
№12 (966)
ДЕКАБРЬ 2011
WWW.ZR.RU
За рулем
ЕДЕМ НА СЕРИЙНОЙ LADA GRANTA ›70
VW UP! ДЕШЕВЛЕ И МЕНЬШЕ «ФОЛЬКСВАГЕНА» НЕТ ›54
БОЛЬШОЙ ТЕСТ ›22
VOLKSWAGEN JETTA
HYUNDAI ELANTRA
MAZDA 3
К ДИЛЕРУ
НА ТЕСТ-ДРАЙВ?
ПЕРЕБЬЕТЕСЬ! ›122
КОНКУРС ДЛЯ ПОДПИСЧИКОВ ПРИЗ – АВТОМОБИЛЬ ЗА 1 000 000 РУБЛЕЙ!
ТЕСТ-ДРАЙВ Новый RIO
ISSN 0321-4249
9 770321 424007
11012
БЕРЕГИТЕСЬ, НА АЗС НЕТ ЗИМНЕЙ СОЛЯРКИ! ›144
МЫ ЗНАЕМ, КТО ЗА СЧЕТ НАРОДА ПОКУПАЕТ ДОРОГИЕ МАШИНЫ ›130
ОНИ НЕ РАЗОРЯТ ВАС: ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ 37 АВТО ›196
LOTUS EVORA СРАЖАЕТСЯ С ЗАРЯЖЕННЫМ FORD MUSTANG ›242



Антон Чуйкин, главный редактор

БАБА-ЯГА **ЗА!**

С 1 сентября я всего несколько раз приезжал на работу на машине. Как правило, ехать дальше ближайшей станции метро (6 км от дома) не оставалось ни времени, ни сил.

Уважаемые сограждане, которым повезло жить не в Москве, пожалуйста, не переворачивайте страницу. Проблемы дорожного недвижения и пробок коснутся и вас – а большинства, знаю, уже коснулись.

Так вот, это безумно раздражало, пока не произвел простой подсчет. Стоянка, на которой оставляю машину, стоит 10 руб./ч. С утра до вечера – 110 руб. Еще на метро два билета (50 руб., беру их по оптовой цене) – получается 160 руб.

Расход 95-го по пробкам на моем авто 15 л/100 км. Расстояние в один конец 20 км. Цена топлива 30 руб./л. Итого 180 руб.

Двадцать рублей экономии! Честно говоря, эти два червонца вразумили. И я теперь по-другому стал смотреть на усилия городских властей в деле организации дворовых и уличных парковок и выделенных полос для общественного транспорта. Согласен, реалии недотянули до уровня идеи: когда линеечки у бордюров рисуют для галочки, между ними не влезают машины. А выделенные полосы нужно именно выделять, но не отнимать у остальных участников движения.

И тем не менее иного пути нет! Чтобы город ехал – любой город, будь то Женева, Санкт-Петербург или Хабаровск, – нужно обеспечить свободу перемещения жителям, а не их собственным машинам. То есть дать приоритет общественному транспорту. Ценой, увы, отказа от руля в будни.

Написал об этом с некоторой грустью, понимая, что ставлю крест на мечтах все-таки ездить на работу на машине. Это ведь в некотором смысле моя профессиональная обязанность – быть за рулем. Но попасть в «За рулем» все-таки не только дешевле, но и быстрее на автобусе, троллейбусе, метро.

Продолжение темы – в разделе «Безопасность». А желающих поспорить приглашаю 20 декабря на сайт Зарулем.рф: заходите, пообщаемся.

P.S. *И вновь напоминаю про конкурс для подписчиков (с. 273): на кону машина за миллион!*





ПОДПИСКА 2012

ЛЮБОЙ ВАШ КАПРИЗ ЗА НАШИ ДЕНЬГИ •273
ВЫБИРАЙТЕ МАШИНУ ЗА МИЛЛИОН РУБЛЕЙ

44

80





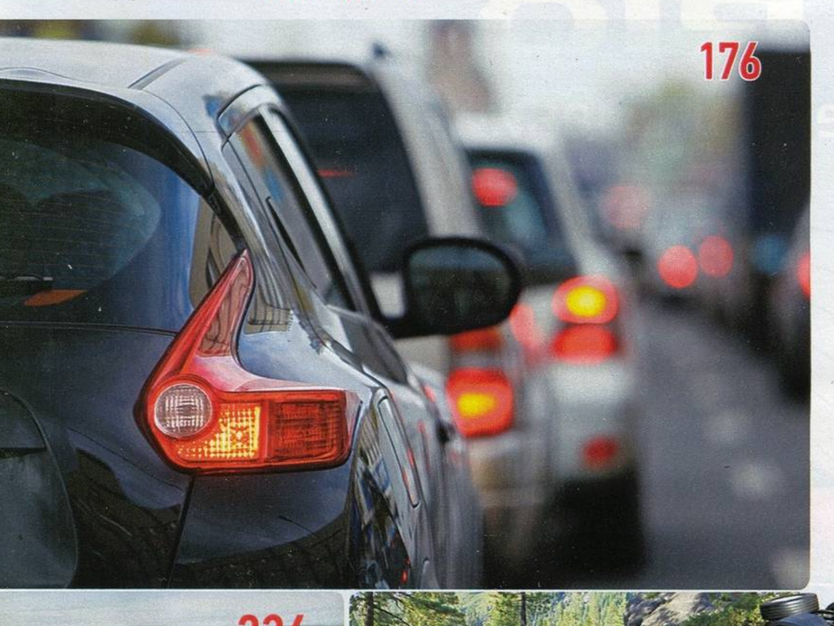


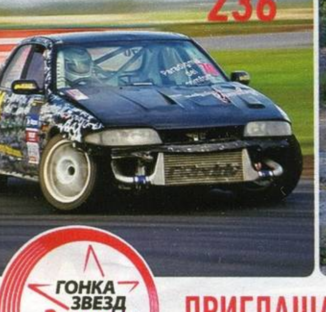




АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

*Грузовик. **Автобус.







ГОНКА ЗВЕЗД За рулем

ПРИГЛАШАЕМ НА ГОНКУ 23 ФЕВРАЛЯ •241

264

ФОРД + СОЛЛЕРС

Совместное предприятие «Форд мотор компани» и ОАО «Соллерс» приступило к работе. Партнеры представили новое поколение вседорожника «Форд-Эксплорер», производство которого начнется на заводе в Елабуге в 2012 году. На торжественной церемонии было также объявлено, что завод «Соллерс» освоит выпуск «Транзита» и, в более отдаленном будущем, пока не объявленной модели класса B+, конкурента «Фольксвагену-Поло» и «Хёндай-Солярис». Скорее всего, речь идет о седане «Фиеста» (на фото), который успешно продают в Китае, США, Бразилии, Австралии, Индии. На «Соллерсе» наладят также сборку двигателей и штамповку деталей, развернут научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы. А вот штаб-квартира нового СП расположится вовсе не в Татарстане, а в подмосковных Химках – поближе к офису «Форда».





ПРАВЫЙ РУЛЬ ЗАПРЕТЯТ

В едином техрегламенте для стран Таможенного союза (Россия, Белоруссия, Казахстан), который вступит в силу в будущем году, запрещается «выпуск в обращение транспортных средств с правосторонним расположением рулевого управления, за исключением транспортных средств для коммунального хозяйства и содержания дорог, правостороннее расположение рулевого управления которых обусловлено технологической необходимостью». Значит, ввезти и зарегистрировать «японку» станет невозможно. Но это требование, как уверяют, не коснется раннее ввезенных и поставленных на учет авто.

БОЛЬШЕ КАТЕГОРИЙ В ПРАВАХ



	9.	10.	11.	12.
A1		12.09.88		
A		12.09.88		
		13.10.08		
B		03.02.88		
C1		03.02.88		171
C		—		
D1		—		
D		—		
BE		03.02.88		
C1E		03.02.88		
CE		03.02.88	28.08.19	79(C1E>12000kg,L≤3)
D1E		—		
DE		—		
M		03.02.88		
L		03.02.88		174,175
T/S		03.02.88		181
12.	02			

Госдума одобрила в первом чтении законопроект о водительских удостоверениях нового образца. В них будет вдвое больше категорий (так, появляются Tb и Tm, подкатегории A1, C1 и D1). Кроме того, законопроект разрешает сдавать экзамены на автомобиле с автоматической коробкой передач. Компаниям-перевозчикам запретят брать на работу иностранцев, не имеющих водительского удостоверения российского образца. Окончательно закон может быть принят до конца года. В конце концов российское водительское удостоверение станет совсем похожим на европейские права. Но почему для этого понадобилось столько этапов?



ВЗГЛЯНИ ИЗНУТРИ НА «ДАСТЕР»

Компания «Рено» обнародовала первые фото интерьера «Рено-Дастер», выпуск которого начнется в Москве буквально на днях. Салон кроссовера разработан с учетом российских реалий и предпочтений наших потребителей. Однако не следует думать, что все сведется к утилитарности отделки и износостойкой обивке. Для клиентов, которым по сердцу стильный интерьер, будут комплектации с хромированной отделкой воздуховодов, щитка приборов и элементов руля, отделкой дверных ручек и центральной консоли цвета холодной стали и, наконец, кожаной обивкой сидений, руля и рычага коробки передач. Просторный салон позволяет разместиться сзади втроем даже в зимней одежде: ширина салона на уровне локтей 1438 мм. Багажное отделение вмещает 475 л, а при сложенном заднем сиденье – 1636 л. Перевезти сноуборд, лыжи или крупногабаритные предметы тоже удастся: если сложить спинку сиденья переднего пассажира, образуется пространство длиной до 2,65 м.

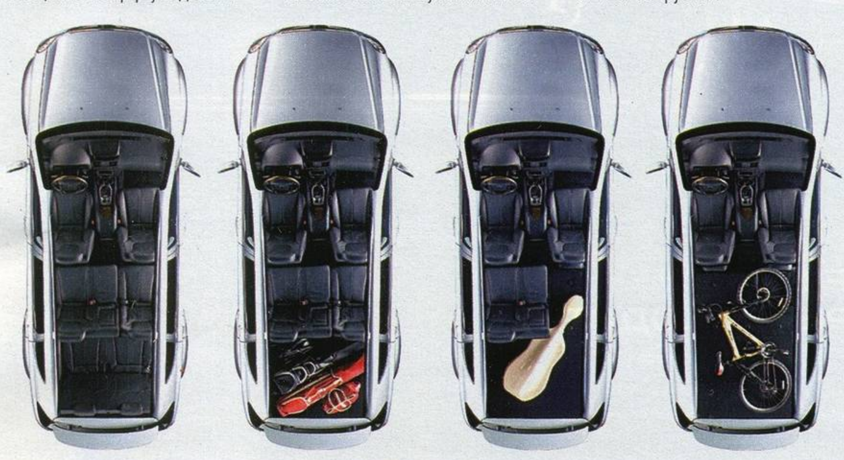
ПЬЯНЫЙ ВИДЕН ЗА ВЕРСТУ



Автоматический лазерный алкогольный радар «Бутон», разработанный фирмой «Лазерные системы», обнаруживает пары алкоголя в салоне автомобиля на дистанции до 25 м, анализируя спектральный состав воздуха. Скорость даже в 150 км/ч при этом не помеха. Данные передаются на ближайший пост ГИБДД – и будьте любезны на «продувку» (ведь неизвестно, кто именно так надышал в кабине). Пока это, скорее, выставочная экзотика: два образца прибора, мобильный и стационарный, стоят соответственно 400 000 и 1 000 000 рублей. Впрочем, даже такие деньги можно довольно быстро «отбить»...

«РЕКСТОН» НА СЕМЕРЫХ

«Соллерс» начал продажи вседорожника «СанЙонг-Рекстон» в семиместной версии «Фэмили Эдишн». Дополнительный, третий ряд сидений – это два вполне полноценных кресла, не уступающих по комфорту сиденьям второго ряда. Разумеется, их можно сложить, и тогда объем багажника составит вполне стандартные 678 л. А с большой компанией на борту места для сумок останется не так много: всего 250 л. Автомобиль укомплектован 2,7-литровым дизелем мощностью 165 или 186 л.с. и автоматической коробкой передач. Вариантов полного привода два: подключаемый Torque on Demand или постоянный AWD. Стоит такой семейный лайнер от 1 289 000 рублей.



«КАЛИНА» ПОД НАПРЯЖЕНИЕМ

В Москве на выставке «Роснанотех Экспо» были представлены электромобили «Эллада», собранные на базе «Лады-Калина». Название происходит не от древнего названия Греции, его расшифровка – «электрическая «Лада». Основные характеристики – 140 км пробега и 140 км/ч. Кроме того, известно время разгона до сотни (13,0 с) и подзарядки от бытовой сети (8 ч), а также масса – около 1200 кг. Впереди испытания в теплом Ставропольском крае, где, возможно, у машины есть шансы на успех. В других регионах перспективы туманны, в том числе из-за низких зимних температур. Все компоненты, связанные с электротягой, – импортного производства, поэтому надеяться на то, что такое авто будет существенно дешевле зарубежных аналогов, не приходится.



КОРОТКО

Рабочий объем 1,8 л – таким будет двигатель альянса «Рено-Ниссан», планируемый к выпуску на АВТОВАЗе для будущей новой «Нивы» и, возможно, для «Лады-Приора». В планах завода и выпуск нового 1,6-литрового восьмиклапанника собственной конструкции.

Итальянская компания «Пирелли» приобретает Воронежский шинный завод. Сделка уже получила одобрение правительственной комиссии по контролю за осуществлением иностранных инвестиций в стратегических отраслях. Объем капиталовложений составил 222 000 000 евро.

Производитель электромобилей «Тесла» намерен представить в будущем году электрический кроссовер. Еще через год появится электрокабриолет, и, наконец, на 2014 год намечено обновление пионера фирмы «Тесла-Родстер». А пока Европа ждет появления на рынке седана «Модель S», который американцы увидят в автосалонах уже в будущем году. Приобрести новинку можно будет за 50 000 долларов.

Ограниченную серию автомобилей «Шевроле-Нива» в 300 шт. выпустит завод в честь 100-летия GM. Комплектация – только LC плюс шнорхель, защита картеров двигателя и мостов, фаркоп, релинги на крыше, 16-дюймовые легкосплавные колеса и внедорожные шины ContiCrossContact AT 215/65R16, спереди кронштейн для лебедки. Цена «спешл эдишн» – 499 300 рублей.



В Казахстане началось производство «Шевроле-Круз» и «Шевроле-Каптива» 2012 модельного года. Таким образом, усть-каменогорский завод «Азия Авто» стал шестым в мире предприятием, которому компания доверила сборку новых моделей.

«ТАКЕРИ» ПОКАЗАЛИ В ТОКИО

На Токийском мотор-шоу премьера – концепт «Мазда-Такери», который в будущем превратится в «Мазду-6». Он оснащен дизелем «СкайЭктив-D». Особенность – низкая для дизелей степень сжатия: 14. Даже без нейтрализатора окислов азота этот 2,2-литровый мотор соответствует нормам Евро-6, а по экономичности не уступает традиционному полуторалитровому дизелю.





Для снижения расхода топлива применена система «старт-стоп», широко использованы легкие конструкционные материалы, отшлифована аэродинамика. Оригинальна и схема рекуперации энергии торможения: в «Такери» она накапливается не в стартерной батарее, а в отдельной сборке из конденсаторов.

«СЕАТ-МИИ» – БРАТ VW-UP!

СЕАТ представил самую маленькую модель в своей гамме – «Мии». Что неудивительно: после появления «Фольксвагена-Ап!» и «Шкоды-Ситиго» платформа просто обязана была докатиться и до испанского филиала концерна. Уже в декабре малыш длиной всего 3550 мм появится в автосалонах страны-изготовителя, а весной и в остальной Европе. В дальнейшем вслед за четырехдверной версией появится двухдверка.

Несмотря на скромные габариты, «Мии» может похвастаться приличным объемом багажника: 251/951 л. Небольшая масса (854 кг) позволяет даже литровому 3-цилиндровому мотору мощностью 60 или 75 л.с. разгонять машину до 160 или 171 км/ч, а больше ему и не нужно. Расход бензина при этом не превысит 4,7 л/100 км. Много? Тогда возьмите версию «Экомотив»: режим «старт-стоп», рекуперация и некоторые другие меры снизят аппетит до 4,2 л.





Ну и наконец, премьера в классе мини: система City Safety Assist с лазерным сенсором не даст наехать на впереди идущее или стоящее авто. А если скорость не превышает 30 км/ч (скажем, в пробке), «Мии» при угрозе столкновения остановится сам.

ХОТ-РОД ИЗ «РОЛЛС-РОЙСА»

Собравшихся в Санта-Поде зрителей удивлял старенький – 1974 года – «Роллс-Ройс Сильвер Шедоу» с американской 9,6-литровой «восьмеркой». Машина пронесла знаменитую фигурку духа экстаза со скоростью 282 км/ч, преодолев четверть мили всего за 7,94 с. Впрочем, от «Роллс-Ройса» остался лишь внешний облик: под кузовом скрыто трубчатое шасси из хромомолибденовой стали, новая тормозная система и специально разработанная подвеска.



КОЛОНКА АВТОБИЗНЕСА

Буквально в последние минуты китайские деньги спасли шведский концерн «Сааб» от банкротства. Компании «Юнгман» и "Панг Да» приобрели активы фирмы за 100 млн. евро. Что будет дальше с теперь уже китайским предприятием, пока неизвестно. В любом случае возродить «Сааб» будет непросто: даже в лучшие времена он выпускал не более 100 тыс. авто в год – слишком мало, чтобы быть рентабельным.

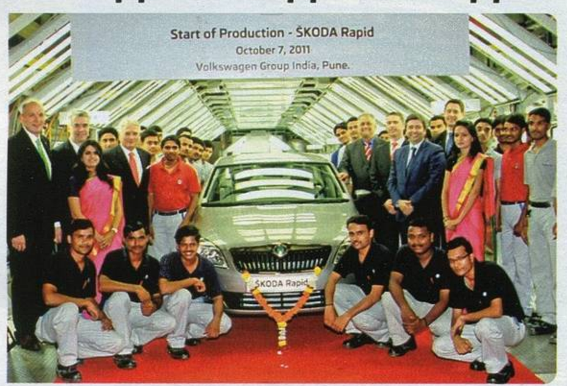
В Мюнхене завершился судебный процесс, фигурантом которого стал бывший глава «Фольксвагена» и БМВ Берндт Пишетсридер, обвиненный в неуплате налогов. Ему удалось избежать тюрьмы, отделавшись 100 тыс. евро, поскольку суд счел, что основная вина лежит на налоговом консультанте Пишетсридера, который теперь сам предстанет перед судом.

АВТОВАЗ продолжает работать с устойчивой прибылью. По итогам за первое полугодие она составила 6,4 млрд. руб., что более чем вдвое превышает итоги первых шести месяцев 2010 года. Выручка АВТОВАЗа за этот же период 2011 года составила 82,2 млрд. руб., увеличившись на 23,2 млрд.

Компании «Пежо» и «Ситроен» притормаживают и вводят в действие программу экономии средств. В наступающем году французы намерены уменьшить издержки на 800 млн. евро и сократить в Европе 2500 рабочих мест. Более того, в дальнейшем лишатся работы 6800 человек, но конкретные сроки их увольнения пока не названы. Впрочем, производство урежут лишь на 1000 рабочих мест, остальное сокращение придется на офисы различных служб.

Уже в нынешнем году «Фольксваген» может стать крупнейшим мировым автопроизводителем, обогнав «Джи-Эм» и «Тойоту», если его объем продаж достигнет 8,1 млн. автомобилей. Японский концерн, лидировавший три последних года, скорее всего, опустится на третью позицию в этом рейтинге.

«ШКОДА-РАПИД» ИЗ ИНДИИ



На индийском заводе «Шкода» начался выпуск седана «Рапид», специально разработанного для местного рынка. Это аналог седана «Фольксваген-Поло» с измененной передней частью. Габариты новинки 4390×1700×1470 мм, багажник вмещает те же 500 л. Мотор – бензиновый 1,6-литровый мощностью 105 л.с. либо турбодизель такого же рабочего объема и мощности. Коробка передач предлагается как механическая, так и автомат. К 2018 году фирма рассчитывает выйти на уровень продаж 1,5 млн. авто, в чем немалую роль сыграет как раз индийский рынок. Экспорт новинки пока не планируется.

СУПЕР-«ЛЕКСУС»



На выставке SEMA в Лас-Вегасе предстал «Лексус-GS F-Спорт». Эксклюзивный дизайн его передка примечателен решетчатой облицовкой радиатора и огромными воздухозаборниками. Сзади машину выделяют спойлер и интегрированный в бампер диффузор. В салоне – спортивные сиденья с кожаной обивкой. Что же касается техники, то с учетом спортивного характера версии заново настроена подвеска. Кроме того, комплекс LDH (Lexus Dynamic Handling) объединяет активное подруливание задних колес DRS (Dynamic Rear Steering) и электроусилитель руля, что позволяет особенно точно совершать рискованные маневры. Эта система сделала GS 450h F-Sport первым гибридом с управлением всеми четырьмя колесами.



ОБНОВЛЕНИЕ «ЧЕТВЕРОК»

Фейслифтинг коснулся всех версий «Ауди-А4» и «Ауди-S4». Новый дизайн расставил акценты с помощью горизонтальных линий в передней части авто. Капот стал более изогнутым, «взгляд» фар заметно изменился, да и задние фонари подмигивают по-новому. Обновлен и интерьер машин. Навигатор избавился от половины кнопок управления из восьми, зато обогрев сидений и система кондиционирования теперь управляются напрямую специальными кнопками.

Двигатели, хотя и остались, на первый взгляд, прежними, стали в среднем на 11% экономичнее. «Старт-стоп» и система рекуперации энергии теперь входят в стандартное оснащение всех версий. Теперь «Ауди-А4» с двигателем 2,0 TDI мощностью 136 л.с. потребляет в среднем всего 4,2 л дизтоплива на 100 км пробега. А самым ярким представителем семейства TFSI стал новый двигатель объемом 1,8 л. Он демонстрирует поистине спортивный характер: мощность 170 л.с. и крутящий момент 320 Н·м (при завидной экономичности – 5,6 л/100 км).



КОРОТКО

Компании «Ниссан» удалось в два с половиной раза повысить удельную мощность ячеек топливных элементов и довести ее до 2,5 кВт на литр объема. Особенно удивительно, что наряду с этим снизили содержание платины и количество деталей – настолько, что стоимость топливного элемента уменьшилась вшестеро по сравнению с ценой предыдущей модели 2005 года!



В будущем году «Тойота» впервые выйдет на трассу 24-часовых гонок в Ле-Мане с гибридным болидом, построенным на шасси LMP1, которое разработано и выпускается спортивным подразделением фирмы в Кёльне.

В Грузии теперь совсем не обязательно носить с собой водительское удостоверение и техпаспорт. Если водителя остановит полиция, данные на него мгновенно будут получены через единую компьютерную сеть МВД. Для этого все патрули снабжены специальными бортовыми компьютерами. Ранее забывчивым грозили штраф в 9 долларов и стоянка для нарушителей. Отметим, что нововведение облегчает жизнь лишь местным водителям: приезжие, конечно же, в национальной базе не числятся.

Минпромторг отложил до 2013 года введение запрета на выпуск и продажу новых автомобилей ниже стандарта Евро-4. Не следует думать, будто эту отсрочку лоббировали АВТОВАЗ да ГАЗ: у них как раз все подготовлено. Причина кроется в отставании производителей топлива и просьбах КамАЗа «не удорожать искусственно» его грузовики.

ГРАН-ПРИ НА ПУТИ К ФИНАЛУ

Когда этот номер придет к большинству читателей, автомобили-победители нашего ежегодного конкурса уже будут определены и награждены. Ведь в этот раз торжественная церемония передачи Золотых Пегасов пройдет не в начале следующего года, а на исходе текущего – в первых числах декабря. Причем компании-победители не узнают о своем триумфе до последнего момента: мы решили сохранить интригу до самого конца и раскрыть названия автомобилей-лауреатов лишь на церемонии награждения. Все подробности насчет победителей и проигравших вы узнаете из первого номера за 2012 год. А пока мы заканчиваем обработку присланных вами анкет и подсчитываем голоса.

Напоминаем, что пять счастливчиков из числа приславших анкеты получат автомобили «Лада-Гранта». Розыгрыш призовых автомобилей состоится 23 декабря 2011 года. Генеральный партнер Гран-при «За рулем»-2012 – торговая марка «Шерхан».





ТАЛОН ПОМЕНЯЮТ

С нового года в договор об ОСАГО решено вносить сведения о техосмотре: серию и номер талона, дату его выдачи. Инспекторы на дорогах не станут проверять наличие талона техосмотра у легковых автомобилей. Внешне талон будет похож на нынешний. Его защитят от подделки по уровню А (водяной знак, фигурная цветопеременная нить, два вида защитных волокон, голограмма и т. д.). Текст талона изменится: на оборотной стороне появятся наименование оператора ТО, его номер, а также фамилия эксперта. Если окажется, что талон выдали на неисправную машину, то эксперт и оператор понесут за это ответственность. А если из-за пропущенной неисправности машина попала в аварию, то – совокупную ответственность вместе с автовладельцем перед теми, кому причинен вред в результате ДТП. Однако, как считают специалисты, доказать связь между халтурным техосмотром и аварией будет крайне сложно.

Уважаемый товарищ водитель!
Государственная Автомобильная Инспекция напоминает Вам, что технически исправное состояние и соблюдение правил движения—залог безаварийного пользования автотранспортом.
ЗАПОМНИТЕ, В МОСКВЕ РАЗРЕШЕНА СКОРОСТЬ ДО 60/км час
ТЕХНИЧЕСКИЙ ОСМОТР ПРОШЕЛ автомобиль (мотоцикл)
марка, модель ЗИЛ 130 ном. знак
М. П. Государственный автомобильный инспектор (фамилия)
МКП, з. 1151, т. 300 000

НАЛОГ НА ЧИСТОТУ

Замглавы Минпромторга Андрей Дементьев предложил заменить транспортный налог экологическим. То есть привязать его сумму не к числу лошадиных сил, а к экологическому классу автомобиля: чем он ниже, тем больше придется заплатить. Кроме того, по мнению Дементьева, следует изучить возможность запрета на въезд старых автомобилей в центральные части городов. Кроме налогового кнута, есть и пряник: по мысли чиновника, государство должно оказывать финансовую помощь тем, кто желает приобрести экологичную машину, – например, в виде частичного субсидирования, как это делается в ряде стран.

«ДЖУК» СКРЕСТИЛИ С GT-R

Под капотом скромного авто 6-цилиндровый 3,8-литровый мотор с двойным турбонаддувом. От GT-R там и коробка передач, отнесенная к задним колесам. В салоне, в значительной мере заимствованном у «Джука», каркас безопасности в расчете на бешеный темперамент авто. Два экземпляра концепта, с правым рулем и с левым, не останутся экспонатами автосалонов, а пойдут на ходовые испытания. Возможно, мы дождемся их серийного перевоплощения.






ELANTRA
тест-драйв

НЕ ЧИТАЙТЕ ДЕТЕКТИВЫ С КОНЦА!

Разумеется, новый «Фольксваген-Джетта» – повод к сравнению… С чем и какому? Ответы на этот и другие непростые вопросы искал **Сергей Воскресенский**. Фото **Георгия Садкова**.

Признаемся честно: мало кто еще до теста не назовет «Джетту» лучшей на фоне представленных здесь уважаемых конкурентов. Вроде и «Фольксваген» в их компании не в своей тарелке, да и им как-то не по себе. А если вспомнить о ценах? Да и так ли однозначно все остальное? Вот пример: «Хёндай-Элантра» – с двигателем всего 132 л.с. (1,8-литровый нам, к сожалению, достать не удалось: «испытатели» другого автомобильного издания «разложили» единственный в России экземпляр), а у соперников по полтораста «лошадок». Довольно быстро выяснилось, что корейская новинка и с младшим мотором не вызывает комплексов.

Так что интрига только начинается. Тем более что на сей раз мы удостоили «Фольксваген» сравнения не только с формальными одноклассниками.

НА ПЕРВЫЙ ВЗГЛЯД

Добропорядочная внешность, вместительный салон, внушительный, правильный пенал багажника. С первых минут знакомства понимаю: «Джетта» в равной степени предоставляет удобства и водителю, и пассажирам. Высококачественные пластики и кожа в безупречном, четко организованном пространстве. Даже почти лишенная ярких пятен, излишне антрацитовая строгость интерьера только на пользу – подчеркивает солидность.

Раздельный климатик гармонично соседствует с рациональной и отменно читаемой комбинацией приборов. А удобные карманы в дверях и вместительный бардачок удачно дополняют всевозможные модные опции. Правда, навигация не желает общаться ни на каком языке, кроме родного немецкого.



Mazda 3

Премьера седана состоялась в ноябре 2008 года, российские продажи стартовали в августе 2009-го.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,6 и 2,0 л (105 и 150 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: 5-ступенчатая механика, 4- или 5-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Direct, Touring, Touring Plus.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный пробег – 15 000 км или 12 месяцев, 54 дилерских центра.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 619 000–886 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,0 л, 150 л.с., 5-ступенчатый автомат, Touring Plus, 899 750 руб.



Hyundai Elantra

Пятое поколение седана представлено в США весной 2010-го, спустя полтора года начали продажи в России.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,6 и 1,8 л (132 и 150 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: 6-ступенчатые механика или автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Base, Optima, Comfort.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный пробег – 15 000 км или 12 месяцев, 127 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 694 900–849 900 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,6 л, 132 л.с., 6-ступенчатый автомат, Optima, 816 900 руб.



Volkswagen Jetta

Дебютировал в 2011-м, осенью начали продажи в России.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,4 TSI, 1,6 л (122, 150 и 105 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: 6-ступенчатая механика, 7-ступенчатая DSG, 6-ступенчатый автомат (1,6 л).

КОМПЛЕКТАЦИИ: Trendline, Comfortline, Highline.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный пробег – 15 000 км или 12 месяцев, 94 дилерских центра.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 711 000–923 000 руб. (от 650 000 руб. – 1,6 л, 2012 г.).

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,4 л, 150 л.с., 7-ступенчатая DSG, Highline, опции, 1 153 520 руб.



Возможно, необходим загрузочный диск? Маршрутный компьютер, вроде бы русифицированный, вдруг переходит... на английский. Не понравились слишком вычурные наружные зеркала, смотреть в которые мучительно неудобно, особенно в городе, да еще в непогоду.

К «Элантре», не скрою, относились с некоторым предубеждением. Но интонации стремительно меняются, едва садишься в просторный и совсем не лишенный приятной индивидуальности автомобиль. Здесь не только в достатке места, но и немало практичных решений.

На просторных передних сиденьях усаживаешься пусть и не так, как в «Джетте», но очень неплохо. С креслами в гармонии массивная панель приборов, усиливающая ощущение солидности. Пластики – добротные, вставки на центральной консоли – симпатичные. Более того, внутри автомобиль явно веселее чопорного «немца». Корейцы не побоялись использовать игривые (особенно на фоне «Джетты») приборы, выразительное и вместе с тем удобное рулевое колесо, оригинальные колесики управления климатом. Самым строгим и серьезным пассажирам, возможно, многовато яркости, но в целом симпатично. А вот подушки как задних, так и передних сидений коротковаты. И багажник открывается только изнутри или с брелока, никакой кнопки на крышке – неудобно.

«Мазда-3» совсем другого роду-племени. После «Джетты» да и «Элантры» даже на водительском месте усаживаешься плотно, свободного пространства вокруг немного. Это хватка автомобиля, предлагающего отбросить мысли о расслабленности. Может, поэтому знакомство начинаем с придирок: подушка сиденья могла быть и подлиннее, пластики помягче, а удобная в целом баранка не столь перегруженной всем и вся. Не говоря уже о топливомере и одометре, утонувших где-то в недрах огромных шкал спидометра и тахометра. Задним пассажирам после «Джетты» и «Элантры» в «Мазде» – мука. Ногам очень тесно. Об этой машине сразу хочется говорить не «практичная», а «спортивная». Тогда все встает на свои места. В том числе плотная посадка водителя. А уж остальные удобства – раздельный климат-контроль, электроподогрев передних сидений и хорошая «музыка» – бонус.

СРЕДНИЙ РАСХОД ТОПЛИВА ЗА ПРОБЕГ 420 КМ

MAZDA 3	9,0 Л/100 КМ
VW JETTA	8,7 Л/100 КМ
HYUNDAI ELANTRA	8,3 Л/100 КМ

MAZDA 3



Такие приборы, несомненно, заслуживают уважения, вот только «лежащий» топливомер в «Мазде-3» неудачен.



Стильный, плотный и насыщенный интерьер «Мазды-3» хорош, однако недоумение вызвали черно-белый экран маршрутного компьютера и перегруженный тумблерами руль.

Фронтальные и боковые подушки безопасности есть во всех комплектациях, а вот кожаной обивки в «Мазде» не предусмотрено.







Приборная комбинация «Элантры», пожалуй, чересчур игрива, но на качество считывания информации это не влияет.



«Элантра» подкупает индивидуальностью. Руль, оригинальная центральная консоль и даже массивная передняя панель создают ощущение добротности.

Вроде бы неказистый, самый обычный бардачок, зато чуть левее в «Элантре» есть еще одна розетка.



VOLKSWAGEN JETTA

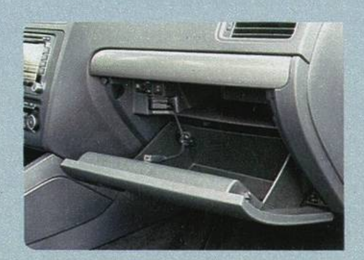


Мрачновато и слишком уж консервативно для новой модели.



Все очень строго, взвешенно и четко. В «Джетте» ярких красок поменьше, чем у соперников, однако это совершенно не сказывается на восприятии автомобиля. А сиденья так просто очень хороши!

Перчаточный ящик в «Джетте» не только с функцией охлаждения, но и с хитринкой. Здесь есть кабель USB, тумблеры контроля за давлением воздуха в шинах и отключения подушки безопасности.





Автомат «Мазды» работает четко, но в режиме *D* иногда с ленцой. Есть замечания и к климатической установке, в основном из-за слишком мелких символов.

Сзади сидеть тесно, ступни застревают в глубоком колодце.

Очечника в «Мазде-3» нет лишь в самой дешевой версии.







Комплектация вроде бы средняя по уровню, но смотрится свежо и оригинально. Да и автомат действует превосходно.

На первый взгляд, задним пассажирам в «Элантре» вольготно, но со временем начинает давить крыша, а с короткой подушки сползаешь.

В любой «Элантре» предусмотрено отделение для очков.









Объектом критики стали иноязычная (по крайней мере, в отсутствие диска) навигация, неудобная кнопка «старт/стоп» и слишком мелкие символы климатической установки.

Лучше всего задним пассажирам в «Джетте». Но если уж быть придирчивым, то и здесь потолок вплотную над головой.

Датчик дождя в «Джетте» – одна из многочисленных опций.





ДУЭЛЬ ВНЕ ЗАЧЕТА



Может, и вправду сравнить «Джетту» с представителем более высокого класса, более близким к ней по цене? Итак, «Мазда-6» (2,5 л, 170 л.с., 5-ступенчатый автомат, комплектация Sport, базовая цена – 1 190 000 руб.). Доплата за металлик – 14 000 руб., плюс кожа и электропривод передних сидений с памятью – 65 000 руб. Итого 1 269 000 руб., а «Джетта», напомню, – 1 153 520 руб. Разница в ценах, в общем, невелика. Каковы плюсы и минусы? Не в двигателях, не в тормозах, но в акустическом комфорте «Мазда-6» имеет неоспоримое превосходство над гулкой и шумной «Джеттой». Последняя нисколько не хуже по управляемости.

В общем, если устроить дуэль, предсказать победителя без тщательного анализа результатов всех замеров и тестов не взялся бы.





В багажнике «шестерки» докатка – против полноценного запасного колеса у более практичного «немца».

В целом «Мазда-6» не просторнее и не богаче «Джетты». Из-за люка в крыше потолок даже несколько ниже, да и материалы отделки не лучше – жестких пластиков предостаточно.



Задний пассажир в «Мазде-6» не чувствует особых преимуществ, ведь зазоры по коленям и по высоте очень близки к фольксвагеновским.

Что же, этот раунд определенно за «Фольксвагеном-Джетта», за ним «Хёндай-Элантра», лишь потом – «Мазда-3». Она по-своему хороша, но просто – другая.

НЕ СТЕСНЯЯСЬ В ВЫРАЖЕНИЯХ

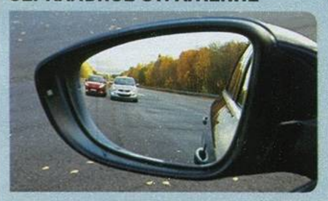
Вот теперь, вероятно, «Мазда-3» от души посоперничает с «Джеттой». Как немецкой солидности и размеренности устоять против обаяния 2-литрового мотора, чье могущество начинается примерно на 4000 об/мин, а продолжается аж до 7000! Очень удобные подрулевые флажки-переключатели позволяют по-настоящему быстро управлять автоматической коробкой. Одно касание – и мгновенно, без ехидных запаздываний включается нужная передача. Причем электроника прощает и перекрутку мотора! Но лишь забудешь о волшебных рычажках, в повседневном *D*-режиме «Мазда» меняет характер, становясь немного задумчивой. Трогается бодренько, рывком, однако потом появляется ленца, пока мотор не подберется к средним оборотам.

«Мазда» легко, не напрягаясь проходит самые сложные повороты, играючи, с огоньком реагируя на команды водителя. Ни кренов кузова, ни запаздываний. За поворотом руля следует мгновенная, очень точная реакция. Машина словно подстегивает: «Ну давай, попробуй, я умею!». Чуткие тормоза в такой ситуации тоже весьма кстати. Вот только плата за отточенные ездовые способности слишком велика: в салоне гул, в котором



Только «Джетта» может похвастаться индивидуальными воздуховодами для задних пассажиров.

ЗЕРКАЛЬНОЕ ОТРАЖЕНИЕ



Во всем виноват «Фольксваген», ведь именно при его обсуждении прозвучала фраза: «Я бы за наружные зеркала снизил оценку!». Действительно, зеркала малы и здорово подрезаны снизу. Объект запросто теряется, например, в каплях дождя.



«Элантра» – обладатель прекрасных наружных зеркал, смотреть в них одно удовольствие. Но мощная передняя стойка, за которую на перекрестке запросто прячется машина, портит обзорность.



В «Мазде-3» наружные зеркала организованы неплохо. Стойка тоже мешает, но угол наклона другой – и водитель чувствует себя поувереннее.

доминируют ноты шин и системы выпуска. Жесткие короткоходные подвески основательно потряхивают на неровностях. Хорошо хоть, нет раскачки кузова. Совершенно очевидно, что автомобиль рассчитан в основном на ровные дороги.

А может, неспешный ритм «Мазды» в режиме *D* логичен? Ведь «Джетта» поначалу просто огорошила резкостью двигателя и коробки. Сначала радуешься легкой пробуксовке на старте и бурном (даже «Мазда» отдыхает) разгоне с каждого светофора. Потом попадаешь в пробку – и эта неуемность начинает раздражать, потому что акселератор надо гладить, а не нажимать. То, что ласкает самолюбие в свободном полете, в городской сутолоке становится камнем преткновения.

Но если есть свобода... Пусть двигатель и не такой оборотистый, как у японского конкурента, зато машина куда более энергична на низких и средних оборотах. К тому же передачи и без ручных манипуляций переключаются мгновенно. Очень темпераментно! Даже режим «Спорт» кажется лишним.

Тормоза у «Фольксвагена» прекрасные. Неплох и акустический комфорт. Подвески если и не очень комфортные (машина бухает на мелких неровностях), то уж точно не утомляют ни в городе, ни на шоссе. Хороша и управляемость, которая, конечно, не блещет отзывчивостью «Мазды», но надежна и правильна. Однако стоит гладкому шоссе смениться районной дорогой, кузов «Джетты» превращается в пустую бочку – настолько гулко в нем отзываются многие неровности. Это полбеды. Подвески

МЕЧТА БАРАХОЛЬЩИКА



На фоне конкурентов багажник «Мазды» маловат: всего-то 372 л плюс докатка.



С грузовым отсеком в «Элантре» полный порядок. Расстраивает лишь отсутствие рукоятки для закрывания.



Вот это багажник! Но проникнуть в его дальние углы, не коснувшись бампера, очень трудно.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	MAZDA 3	HYUNDAI ELANTRA	VW JETTA
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4580/1755/1470/2640	4530/1775/1445/2700	4644/1778/1482/2651
колея спереди/сзади	1535/1520	1549/1562	1535/1532
Объем багажника, л	430	485 (VDA)	510 (VDA)
Радиус поворота, м	5,2	5,3	5,55
Масса снаряженная/полная, кг	1335/1820	1338/1800	1417/1920
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,6	11,6	8,6
Максимальная скорость, км/ч	200	195	215
Топливо/запас топлива, л	А95/55	А95/48,5	А95/55
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,6/5,8/7,6	9,0/5,3/6,7	7,5/5,2/6,0
Выбросы CO_2, г/км	175	н. д.	139
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, $см^3$	1999	1591	1390
Степень сжатия	10,0	н. д.	10,0
Мощность, кВт/л.с.	110/150 при 6500 об/мин	97/132 при 6300 об/мин	110/150 при 5800 об/мин
Крутящий момент, Н·м	187 при 4000 об/мин	158 при 4850 об/мин	240 при 1500–4500 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	А5	А6	А7
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	3,62/1,93/1,29/0,93/0,69/–/–/3,41	н.д.	3,76/2,27/1,53/1,12/1,18/0,95/0,80/4,17
Главная передача	3,86	н.д.	4,44/3,23*
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	205/55ZR16	205/55R16	225/45R17

**I–IV передача/V–VII передача.*

от души потряхивают на колдобинах, заставляя заметно снижать темп. Конечно, «Мазда» трясет еще сильнее, но от солидного «Фольксвагена» ждешь лучшего комфорта.

Мотор «Элантры» на 18 сил слабее. Значит, машина хуже? Ничего подобного! Бодрый двигатель с шустрым автоматом позволяет ездить напористо, обгонять быстро и абсолютно не комплексовать. А в городе машина иногда оказывается даже немного проворнее «Мазды».

Эксперты единодушно отмечают: «Хёндай» не только тише конкурентов, но и комфортнее. И хотя подвески «Элантры» постукивают на швах и стыках очень даже чувствительно, их возможности явно шире, нежели у «Джетты» и тем более у «Мазды-3». Правда, с ростом скорости нередко возникает вертикальная раскачка, но в целом в «Элантре» чувствуешь себя очень неплохо.

Увы, и здесь ощущения меняются вместе с качеством покрытия. Управляемость «Элантры», до этого казавшаяся пусть иногда неоправданно резкой, но вполне понятной и надежной, на разбитой дороге приобретает неприятные особенности. С ростом скорости машина довольно нервно рыскает в повороте, меняет траекторию, то немного смещаясь наружу, то, наоборот, ныряя внутрь. Пугает? Настораживает? Да! Правда, если снизить скорость, становится спокойнее. Но нелестные выражения в адрес машины уже прозвучали, осадочек остался.



РАЗГОН и МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ

MAZDA 3 — погрешность спидометра 6,3%

20	40	60	80	100 км/ч	120	140	160	180	max
1,2с	2,7с	4,8с	7,3с	10,9с	15,3с	21,4с	31,4с	46,5с	max 198,5 км/ч

HYUNDAI ELANTRA — погрешность спидометра 5,4%

20	40	60	80	100 км/ч	120	140	160	180	max
1,3с	3,0с	5,3с	8,4с	12,1с	17,5с	24,5с	39,2с	64,5с	max 189,3 км/ч

VW JETTA — погрешность спидометра 4,6%

20	40	60	80	100 км/ч	120	140	160	180	200	max
1,4с	2,5с	4,2с	6,5с	9,3с	13,3с	18,3с	25,8с	38,0с	74,3с	max 204,6 км/ч

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13

ЭЛАСТИЧНОСТЬ

	60-100 км/ч	80-120 км/ч
MAZDA 3	(IV) 6,2с	(V) 8,2с
HYUNDAI ELANTRA	(D) 6,6с	(D) 9,9с
VW JETTA	(D) 5,2с	(D) 6,7с

ВЫБЕГ



	120-50 км/ч	50-0 км/ч
MAZDA 3	1286 м	550 м
HYUNDAI ELANTRA	1369 м	585 м
VW JETTA	1339 м	490 м

ТОРМОЖЕНИЕ со 100 км/ч

	путь	замедление
MAZDA 3	39,0 м	9,9 м/с²
HYUNDAI ELANTRA	40,0 м	9,65 м/с²
VW JETTA	39,0 м	9,9 м/с²

ЗАМЕРЫ ЗР



Модель	L1, мм	L2, мм	H, мм	H1, мм	H2, мм	B1, мм	B2, мм	L3min/max, мм	B3min, мм	H3, мм	H4, мм	Vбаг., л	M1, кг (%)	M2, кг (%)	M (M1+M2), кг	h, мм	h1, мм
MAZDA 3	935–1155	600–855	1185	1005	940	1385	1345	910/1615	1055	565	440	372	816 (62)	497 (38)	1313	150*	205
HYUNDAI ELANTRA	950–1205	665–905	1175	1020	935	1420	1390	975/2020	1080	540	445	420	767 (61)	500 (39)	1267	140*	215
VW JETTA	955–1225	660–915	1180	1010	930	1405	1370	1020/2010	1040	570	430	472	864 (60)	584 (40)	1448	155*	215

*По защите двигателя.

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
MAZDA 3	8	8	8	8	7	7	9	9	9	7	7	8	8	8	7	7,9
HYUNDAI ELANTRA	8	9	7	9	8	8	8	8	7	8	8	8	8	9	8	8,1
VW JETTA	9	9	7	9	9	9	9	9	9	8	8	9	8	8	8	8,5

MAZDA 3
+ Удобна для водителя; выразительные ездовые возможности, особенно управляемость.
– Тесна для сидящих сзади, шумная; жесткие подвески, скромный багажник.

HYUNDAI ELANTRA
+ Вместительные салон и багажник, яркий интерьер, бойкие двигатель и автомат, неплохой уровень комфорта, особенно акустического.
– Жесткая реакция на мелкие неровности, посредственная управляемость на высокой скорости и неровных покрытиях.

VW JETTA
+ Высокое качество материалов, удобен для водителя и пассажиров, адаптирован к условиям России; отличный багажник, яркие ездовые способности, хорошая климатическая установка.
– Плохая обзорность через наружные зеркала, жесткий и гулкий на неровностях.

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

СРЕДНЕЕ ЗНАЧЕНИЕ УРОВНЯ ШУМА В САЛОНЕ, дБА (замеры ЗР)

Скорость (передача)	80 (D)	100 (D)	120 (D)	140 (D)	Разгон 0–100 км/ч (макс. уровень)
MAZDA 3	63,9	66,4	71,0	72,7	74,9
HYUNDAI ELANTRA	63,4	66,4	69,0	71,5	75,3
VW JETTA	63,4	67,3	69,3	70,7	73,7

СЛОЖЕНИЕ И ВЫЧИТАНИЕ

Каков же все-таки «Фольксваген-Джетта»? Невзирая на мелкие недостатки – хорош: практичен, удобен, солиден. Это действительно классный автомобиль, самый серьезный недостаток которого – стоимость! Ведь даже базовая цена для данной комплектации – 923 000 рублей – по меньшей мере нескромна (самая дешевая, редчайшая версия «Джетты» стоит чуть больше 700 000 рублей). А уж с учетом опций и вовсе набегает 1 153 520 рублей! Правда, года полтора назад и «Мазда-3» казалась дорогой. А сегодня уже на «Хёндай-Элантра» в среднем оснащении планку не опускают ниже 816 900 рублей. Впрочем, если бы не огрехи в управляемости, сказал бы не задумываясь: хорошее предложение за эти деньги.

Ну а как быть «Джетте»? Похоже, она не совсем в своей тарелке – эдакий межклассовый автомобиль. Но в этом, согласитесь, есть своя прелесть. По крайней мере, ее выигрыш по баллам очевиден. **ЗР**



Сергей Воскресенский:

«К «Мазде» у меня особенное отношение – люблю автомобили, заточенные под водителя. Но в этот раз пришлось поунять собственные симпатии, уж больно практичными оказались соперники. Даже «Элантра», в которой вроде бы ничего особенного. А уж с «Джеттой» бороться совсем трудно».



РЕЦЕПТ ВИТАМИНА В

Как увеличить интерес к автомобилю – полностью изменить облик и начинку или достаточно ограничиться косметикой? Компания «Мерседес-Бенц» выбрала другой рецепт. Ее витамин принимал **Денис Арутюнян**.

Про обновленный В-класс представители компании высказываются только в превосходной степени. Особенно ярко выразился доктор Томас Вебер, член правления концерна «Даймлер» и руководитель конструкторского подразделения «Мерседес-Бенц карс»: «Так много нововведений за один раз при обновлении автомобиля еще не было в истории «Мерседес-Бенца». Будущие покупатели В-класса очень выиграют от поистине квантового скачка». При этом дизайнеры всячески подчеркивают: они старались сделать хэтчбек максимально похожим на машину прежнего поколения, чтобы сохранить узнаваемость. Это удалось. Стоит мельком взглянуть на новичка, сразу понимаешь, что за машина. Лишь при более внимательном рассмотрении обнаруживаю многочисленные перемены. Например, автомобиль стал почти на 50 мм ниже, а светотехника отвечает требованиям современной моды.

Сидя за рулем, можно с закрытыми глазами определить марку авто. Внимательный водитель, конечно, отметит



В интерьере все продуманно, красиво и солидно. Сразу понимаешь: «Мерседес»!

Строгие циферблаты приборов не только инструмент для водителя, но и важный элемент стилистики автомобиля.

На машинах с роботизированной 7-ступенчатой коробкой селектор вынесли на место правого подрулевого рычажка.

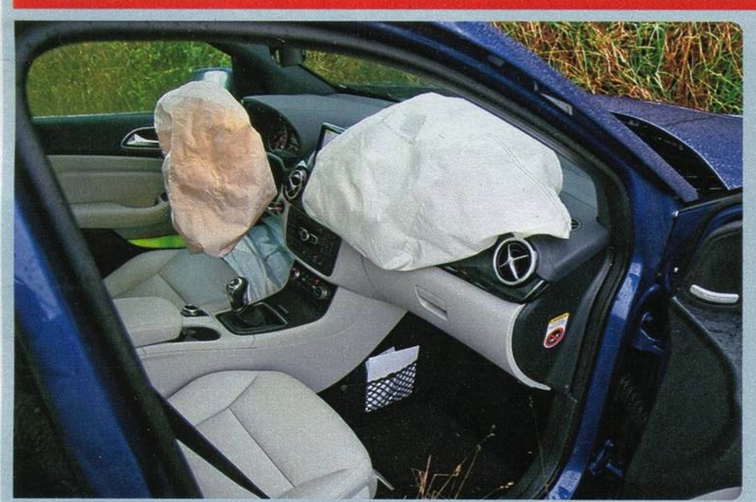
Парящий над панелью экран мультимедийной системы кто-то назовет инородной деталью. Зато удобство обсуждению не подлежит.

не только высококачественные материалы и превосходную эргономику, но также иную посадку: следуя пожеланиям клиентов, сиденья опустили пониже, а вот спинки можно поставить более вертикально. Просторнее теперь на заднем диване: пол также понизили, увеличили пространство для ног. Не забыли и об оснащении: над центральными дефлекторами цветной 7-дюймовый экран обновленного мультимедийного комплекса. Его модуль Linguatronic распознает голосовые команды, GPS-навигация поможет добраться до нужного места с учетом пробок, а фирменная система COMAND online позволяет во время стоянки быстро просматривать страницы в Интернете, запускать приложения Mercedes-Benz Apps, а также пользоваться многочисленными сервисами «Гугла».

Немало изменений и под кузовом. Пока дизельные машины в нашу страну поставлять не планируют. Зато привезут оба бензиновых 1,6-литровых мотора. Младшая версия B 180, 122-сильная, заставляет забыть о городских гонках – не хватает тяговитости. А вот любителям размеренной экономичной езды мотор придется по душе, особенно в сочетании с новой, очень компактной и четко работающей 6-ступенчатой механической коробкой.

Любителям быстрой езды больше подойдет B 200 мощностью 156 л.с., с ним не почувствуешь себя обделенным даже на фоне более «накачанных» соседей по потоку. К этому мотору





БЕРЕГИ РУКУ, СЕНЯ!

Слишком высокая скорость на скользкой от дождя загородной дорожке... В общем, довелось проверить безопасность B-класса на себе. Машина заскользила и не вписалась в плавный правый поворот. Несмотря на то что водитель вывернул руль и система стабилизации заработала на полную, машина пронеслась вперед, соскочила с дороги на поле и запрыгала на ухабах. В эти несколько секунд мысль заработала: метрах в пятнадцати от обочины виноградники, там мы, слава богу, и остановимся. Несколько секунд безумной тряски... и вдруг взгляд выхватил на нашем пути канаву глубиной больше метра (из-за высокой травы ее не было видно). Жесткий удар – и наступила тишина, которую нарушал лишь слабый свист сдувающихся подушек безопасности. Живой! Только левое запястье болит адски.

Открыть правую дверь с первого раза не удалось, пришлось навалиться плечом. Коллега звонит, чтобы вызвать помощь. Я же, пытаясь отвлечься от боли в руке, осматриваю машину. Вся передняя часть, уткнувшаяся в противоположный склон канавы, разбита, крылья ушли назад, мешая открывать двери. Но аккумулятор жив: внутри горит свет и играет музыка, мигает автоматически включившаяся аварийка. Да и клетка салона полностью сохранила форму: если бы не торчащие из панели надувные мешки (у водителя раскрылась еще и защита коленей), ни за что не подумал бы, что автомобиль только что перенес столь тяжелое испытание. А ведь удар действительно оказался сильным, почти по правилам EuroNCAP: на момент падения в канаву скорость была около 60 км/ч и ткнулись мы именно левой стороной передка. Но «Мерседес» выдержал испытание с честью. Ремни с преднатяжителями настолько хорошо удержали тело, что подушка достала мне только до кончика носа, а у водителя даже очки целы. Лишь из-за фатального невезения я получил перелом левой руки – видимо, ударился ею о нижнюю часть панели.



Можно заказать комфортные сиденья, отделанные кожей мягкой расцветки, или спортивные, с контрастной декоративной прострочкой.



Опция на любителя – панорамная крыша, состоящая из люка в передней части и большого окна сзади.



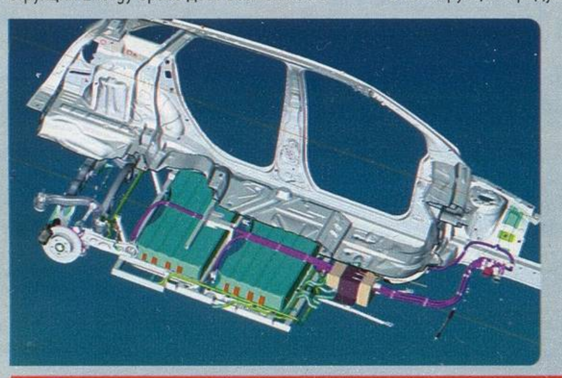
Опционная система EASY-VARIO-PLUS не только обеспечивает стандартные трансформации багажного отделения, но и позволяет сдвигать задние сиденья на 140 мм вперед, чтобы добавить места поклаже.

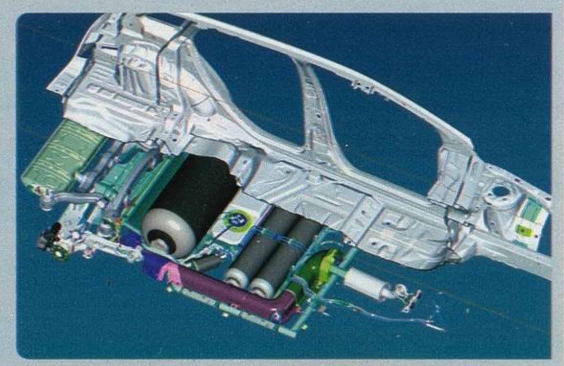
недурно добавить новую 7-ступенчатую роботизированную коробку 7G-DCT с двумя «мокрыми» сцеплениями. Работает она очень плавно и расторопно, допуская лишь минимальные задержки при энергичном разгоне.

Модернизация коснулась и подвесок, в основном поработали над задней четырехрычажной. Покупателю предложат выбор между пакетами «Комфорт» и «Спорт». Короткое знакомство показало: первый вариант – универсальный. Подвески достойно

ПУТЬ К ЭЛЕКТРИЧЕСТВУ

В процессе модернизации B-класса создан неплохой задел для последующих, более экологичных версий. Модульная конструкция Energy Space дает возможность освободить место под задним сиденьем и фальшполом багажника (конечно, украв при этом некую часть его полезного объема) для установки альтернативных источников энергии в двойном днище. В конструкции предусмотрели всё, чтобы использование иных источников энергии не вынуждало прибегать к переделке базовых элементов. Возможно, благодаря этому решению мы увидим гибридный или полностью электрический «Мерседес» уже через год-другой.





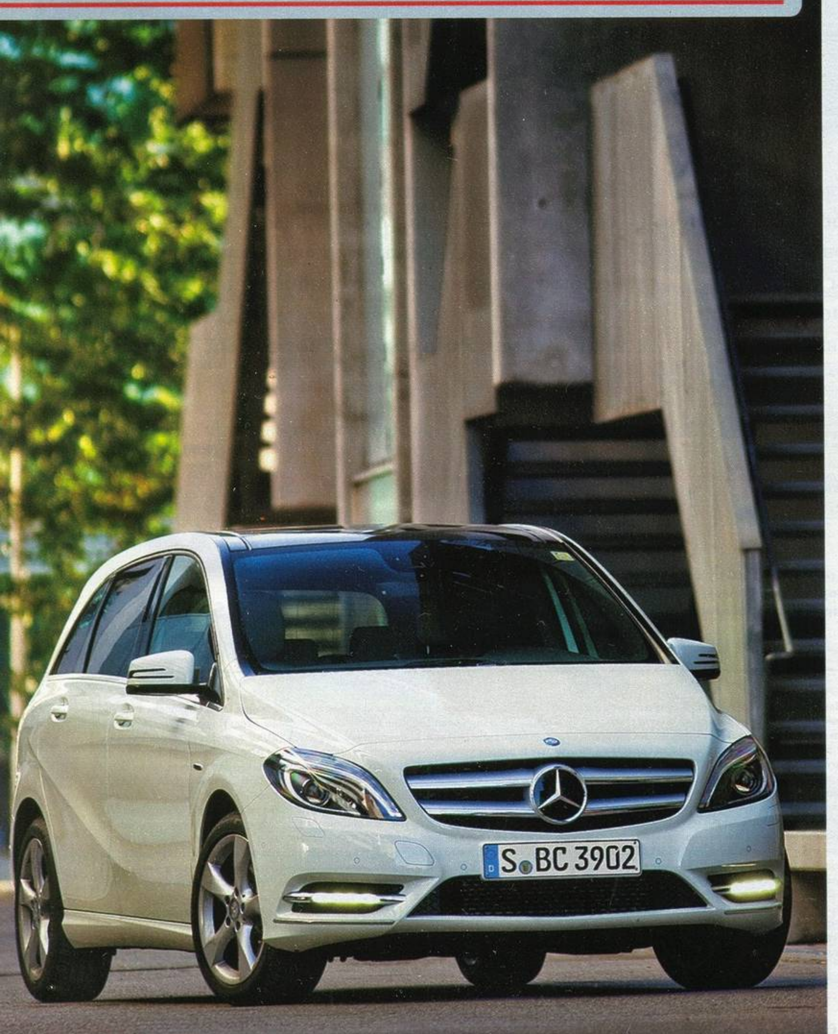
ОЧНУЛСЯ – ГИПС!

Поход в венскую больницу одновременно похож и не похож на приключения Семена Семеновича Горбункова. Поначалу хотелось верить, что отделался ушибом, но в гостинице понял: с рукой надо что-то делать. Частный врач подтвердил – без рентгена не обойтись.

Как буду объясняться с врачами? Мои познания в немецком примерно такие же, как у персонажа Андрея Миронова – Козодоева. Но почти весь персонал больницы вполне сносно говорит по-английски. Значит, спасен! Терзало, что денег с собой немного, а лечение здесь, по слухам, очень дорогое. О том, что в рюкзаке спрятан страховой полис, обязательный для всех выезжающих в страны Шенгенского соглашения, я даже не вспомнил – не до того. Но строгая фрау в окошке быстро поставила все на свои места. Узнав, что я из России, попросила написать домашний адрес и спросила, устроит ли меня, если счет пришлют по почте. Конечно, устроит!

Дальше все пошло как по маслу. Десять минут в чистеньком зале ожидания, затем улыбчивый врач распорядился сделать противостолбнячный укол и рентгеновский снимок. Спустя еще 15 минут меня «обрадовали» – локтевая кость сломана. Сделали местную анестезию, репозицию, чтобы перелом срастался правильно. После этого наложили повязку – и снова снимок. Удостоверившись, что края сломанной кости совместили правильно, отпустили.

В моем гипсе нет ни золота, ни бриьянтов. Зато есть воспоминание о чистоте австрийской больницы, приветливости и четкости работы местных медиков. И даже когда придет счет, моя благодарность не станет меньше.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	MERCEDES-BENZ B-KLASSE	
	B 180 Blue Efficiency	B 200 Blue Efficiency
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4359/1786/1557/2699	
колея спереди/сзади	1552/1549	
Объем багажника, л	488	
Радиус поворота, м	5,5	
Снаряженная/полная масса, кг	1395/1960	
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,4	8,6
Макс. скорость, км/ч	190	220
Топливо/запас топлива, л	A95/50	
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	5,9–6,2	5,9–6,2
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	P4/16	
Рабочий объем, см^3	1595	1595
Степень сжатия	10,3	10,3
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	90/122 5000	115/156 5300
Крутящий момент, Н·м при об/мин	200 1250–4000	250 1250–4000
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	M6	A7
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная	
Рулевое управление	реечное, с электроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	195/65R15	205/55R16

справляются с кренами в поворотах, неплохо отфильтровывают дорожную мелочь, хотя и не любят крупных ухабов. А вот спортивный пакет придется по вкусу далеко не всем: он даже на гладком австрийском автобане заставляет кузов трястись мелкой дрожью, повторяя малейшие дефекты дорожного покрытия.

Надеюсь, российские поклонники марки оценят мерседесовский витамин. Машина получилась интересной, узнаваемой и весьма насыщенной современными техническими штучками. Жаль, до России доедет нескоро. По предварительным данным, продажи начнут только к осени следующего года, а цены объявят ближе к выходу модели на наш рынок. Будем ждать? ЗР

MERCEDES-BENZ B-KLASSE: КОМПАКТНЫЙ АВТОМОБИЛЬ ТОЖЕ МОЖЕТ ДЕМОНСТРИРОВАТЬ СТАТУС ВЛАДЕЛЬЦА.



СОХРАНЯЮЩАЯ ЛИЦО

С августа этого года у «Шеви-Нивы» появились подушки безопасности и антиблокировочная система. Честь испытать работу подушек досталась манекенам, антиблокировку на обновленной машине опробовал **Сергей Мишин**.

УДАРИМ ПО ТОРМОЗАМ

Пары десятков километров по асфальту и получаса по бездорожью достаточно, чтобы сказать: явных огрехов в сборке автомобиля нет, иначе они наверняка проявили бы себя. Двигатель ровно урчит, раздатка раздает, блокировка блокирует, и машина в целом ведет себя вполне штатно. Конечно, тест был скоротечным и не претендовал на всестороннюю оценку потребительских качеств, но получить первые впечатления о работе систем пассивной безопасности и машине в целом, думаю, удалось.

Позже, на пресс-конференции, те из нас, кому довелось немало поездить на «нивах» прошлых лет, отметили улучшившийся комфорт на асфальте. Однако не отягощенные подобным опытом «эксперты», привыкшие к импорту, сетовали на повышенный

уровень шумов и вибраций, тугой рычаг межосевой блокировки и недостаточный крутящий момент двигателя на низах. Да простят меня коллеги, последнее утверждение, мягко говоря, не несет в себе смысловой нагрузки. Важен крутящий момент, а точнее, мощность на колесах. Только момент на них – результат работы коробки передач, раздаточной коробки, главной передачи и коэффициента сцепления шин с дорогой. А учитывая широкий диапазон передаточных отношений коробки и раздатки, нехватку момента нужно искать в водительских навыках критиков.

Зато на грунтовке машина понравилась всем. Нюансы в управлении, конечно, есть. В движении надо держать обороты ближе к трем тысячам – здесь двигатель заметно оживает и легко выстреливает машину даже на сыпучие подъемы. Шумновато по современным меркам, зато уверенно.

Ну и не стоит пролетать на высокой скорости через крупные ухабы. Передняя подвеска, как и на большинстве современных вседорожников, независимая. При ее сжатии дорожный просвет уменьшается и поперечина иной раз работает как отвал грейдера. Сгладить все бугры вам не удастся, а удар поперечиной о грунт хоть особо и не вредит машине, но на пользу уж точно не идет и скорость существенно снижает.

Выстрелы пиропатрона ремня и подушки безопасности в программу тест-драйва, к счастью, не входили – «встретиться» лицом к лицу с этой темой не пришлось. Поверим опыту манекенов – уж они-то имели удовольствие прикладываться резиновыми головами о руль и с подушками, и без них и знают цену этому элементу безопасности. Главная цель нашей поездки – знакомство с антиблокировочной системой, потому особое внимание – обновленным тормозам.

Электронный помощник ведет себя ненавязчиво, позволяя опытному водителю эффективно тормозить на грани срабатывания электроники. Последняя вступает в действие в конце хода педали. Так что при внезапном появлении препятствия на дороге достаточно просто положиться на инстинкт и, не раздумывая, тормозить в пол. Педаль слегка застрекочет, но машина остановится с минимальным тормозным путем на любом покрытии. Даже на сыпучих, сдвигающихся при торможении и мокрых скользких грунтах замедление вполне уверенное. Но самое

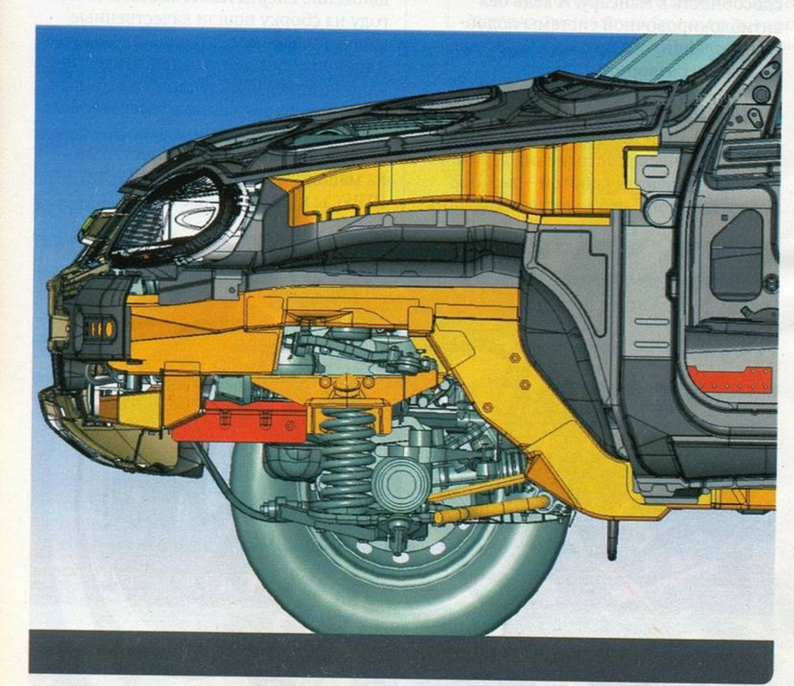
ПОДУШКИ

По защите водителя и пассажира при фронтальном ударе машина соответствует уровню «три звезды». В первую очередь этому способствуют подушка водителя (объемом 55 л) и пассажира (95 л) фирмы TRW. В комплекте с подушками – ремни с системой преднатяжения с ограничением усилия. Нагрузку на грудную клетку водителя и пассажира (усилие на ленте ремня) ограничивает торсион, встроенный в механизм катушки ремня.

Для предупреждения подныривания под ремень при ударе о препятствие каркасы подушек передних сидений спереди усилены так называемой субмарин-пластиной.

Блок управления подушками расположен в наименее вибронагруженной и самой безопасной части кузова – на туннеле коробки передач. Об исправности системы сигнализирует контрольная лампа диагностики на панели приборов.

Автомобиль с подушками прошел полный цикл испытаний, в том числе согласно международному Правилу R94 (удар с перекрытием в деформируемый барьер на скорости 56 км/ч) и методике EuroNCAP (на скорости 64 км/ч). А также многочисленные тесты, подтверждающие, что подушки не выстрелят при прыжках на бездорожье.



Силовые детали передней части кузова, принимающие на себя фронтальный удар, выделены оранжевым цветом. Нижняя рамка радиатора с крэш-боксом спереди (трапеция на боку) и дополнительными распорками (выделены красным цветом) образуют единый энергопоглощающий элемент, гасящий энергию удара о невысокое препятствие.



Пластина в передней части сиденья не позволит водителю или пассажиру при аварии продавить каркас и поднырнуть под ремень.

Замок ремня безопасности (теперь на гибком тросе) зафиксирован относительно сиденья специальной петлей. При ударе автомобиля о препятствие срабатывает расположенный у салазок пиропатрон, выбирая слабину ремня.







ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Chevrolet Niva

Размеры, мм: длина×ширина×высота	4065×2120×1690
Объем багажника, л	320
Снаряженная/полная масса, кг	1410/1860
Максимальная скорость, км/ч	140
Топливо/запас топлива, л	А95/58
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	14,1/8,8/10,8

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 8 клапанов, 1,7 л, 58,5 кВт/80 л.с. при 5000 об/мин, 127,4 Н·м при 4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; М5; раздаточная коробка с понижающей передачей и блокируемым дифференциалом.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – независимая, двухрычажная/зависимая, пятиштанговая; тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные, шины – 205/75R15, 205/70R15, 215/65R16.

КОМПЛЕКТАЦИИ: L, LC, GLS, GLC.

ЦЕНЫ: 439 000, 468 000, 508 000, 535 000 руб.

АНТИБЛОКИРОВОЧНАЯ СИСТЕМА

На автомобиль ставят антиблокировочную систему «Бош» девятого поколения с оперативной памятью 512 Кбайт. Система отличается более совершенным алгоритмом управления и позволяет экономить на датчике замедления – здесь скорость автомобиля считывается непосредственно с колес.

Кроме собственно недопущения блокировки колес система распределяет давление между передними и задними тормозами, выполняя функции регулятора. А еще ограничивает давление в тормозных цилиндрах внутренних колес в поворотах, сохраняя эффективность торможения, поскольку загруженные внешние колеса тормозят максимально эффективно. И помогает сохранить устойчивость автомобиля при торможении на неоднородных покрытиях, ограничивая тормозной момент на колесах, находящихся на покрытии с высоким коэффициентом сцепления.

Антиблокировочную систему в составе автомобиля настраивали на разных дорогах: от обледенелых и заснеженных до сухих асфальтобетонных – и вне дорог: на песке, щебенке, грунте и покрытии различного рельефа.

В поворотные кулаки и заднюю балку внесены изменения, позволяющие разместить роторы и датчики скорости – у этих узлов свои каталожные номера.

Практически все трубки тормозной системы оригинальные. Процесс заполнения привода жидкостью и его прокачки не изменился. При этом требуется лишь открыть клапаны в блоке антиблокировочной системы с помощью электрического сигнала через ДСТ, подключенный в диагностическую колодку автомобиля.

главное – «Шевроле-Нива» при этом четко держит траекторию и позволяет объехать препятствие.

И на сырой грунтовке в повороте при торможении в пол машину легко осадить. Задние колеса при этом не блокируются, машина сохраняет способность к маневру. А ведь без антиблокировочной системы подобные ситуации, как правило, приводят к заносу и развороту.

ВАМ ПАКЕТ!

В сборочном цехе – размеренное спокойствие. Участок устранения дефектов отнюдь не завален работой – верный показатель того, что качество сходящих с конвейера машин на высоте. Заводской пресс-релиз подтверждает: количество гарантийных дефектов уменьшилось на 56%, то есть практически вдвое. Срок гарантии увеличен до двух лет или 35 000 км пробега. Не много по современным меркам, но все же движение вперед наметилось. В этом году на сборку пошли качественные импортные комплектующие: сальники в трансмиссии, электродвигатели стеклоочистителей и стеклоподъемников, регулятор напряжения в генераторе и подшипник в водяном насосе.

Напомню, что с прошлого года на машину взамен карданов ставят ШРУСы и раздаточные коробки



Антиблокировочная система не может обойтись без роторов и датчиков скорости вращения колес.

с двухрядными подшипниками на выходных валах. Эти изменения направлены на снижение вибраций и отчасти шумов, а также на повышение надежности.

Производство тоже понемногу модернизируют. Обновляется оборудование для заправки ГУРов и проверки собранных автомобилей. Готовится механизация снятия дверей с кузова перед сборкой и автоматизация перемещения тележек для их транспортировки.

А самое интересное – идет работа над новыми поколениями «Шевроле-Нива» и «Лады 4×4». Производство последней со временем перейдет с АВТОВАЗа на СП «Джи-Эм-АВТОВАЗ». Но это дело будущего, а «Шевроле-Нива» с так называемым пакетом безопасности (антиблокировочная система и две подушки) есть в продаже уже сейчас. Пакет доступен в люксовой комплектации – теперь за GLS придется заплатить от 508 000 рублей, а за GLC (с кондиционером) – от 535 000 рублей.

Вместе с установкой подушек и ABS доработали и кузов. Между нижней поперечиной рамки радиатора и кронштейнами передней подвески смонтировали распорки – дополнительные энергопоглощающие элементы пассивной безопасности. Правда, ставят их только на «Шевроле-Нива» серии Bertone Edition.

Распорки поперечины рамки радиатора – дополнительные энергопоглощающие элементы пассивной безопасности. Взаимная работа крэш-бокса и распорки позволяет погасить около 10% энергии удара и частично перенаправить ее со среднего пояса силовой структуры кузова в нижний.



ВОВРЕМЯ GM МОДЕРНИЗИРОВАЛ «ШЕВРОЛЕ-НИВУ». ЕЩЕ БЫ ПОТЯНУЛИ – И ПОКУПАТЕЛЬ ПЕРЕМЕТНУЛСЯ БЫ К «РЕНО», ВЕДЬ СО ДНЯ НА ДЕНЬ В ПРОДАЖЕ ПОЯВИТСЯ ГЛАВНЫЙ КОНКУРЕНТ «РЕНО-ДАСТЕР». А СЕЙЧАС ЕСТЬ ШАНС ЗАЦЕПИТЬСЯ.

В модернизированной конструкции кузова ниже балки бампера приварен еще один энергопоглощающий элемент – надставка нижней поперечины рамки радиатора (крэш-бокс), представляющий собой коробчатую балку с внутренними поперечными перегородками.

При столкновении автомобиля с препятствием (фронтальный или косфронтальный удар по методике EuroNCAP) взаимная работа крэш-бокса и распорок позволяет поглотить около 10% энергии удара и перенаправить часть ее со среднего пояса силовой структуры кузова в нижний. Кроме того, распорка способствует перераспределению нагрузки с элементов кузова на подвеску при вытаскивании застрявшего автомобиля, например, из глубокой грязи. Эта схема применяется на «Шевроле-Нива» с двигателем «Опель» 1,8 л.

Для СП «Джи-Эм-АВТОВАЗ» все нововведения – серьезный шаг, давно ничего подобного мы от завода не видели. Но ABS и подушки уже давно воспринимаются как нечто само собой разумеющееся – еще в 2006 году они были штатными на «Шевроле-Нива» версии FAM-1. Поэтому расценивать их как прорыв, выводящий 80-сильную машину, и то лишь в люксовой комплектации, в разряд прогрессивных авто, не стану. Хотя лучше поздно, чем никогда. ЗР



КЛАССИКУ ИЛИ МОДЕРН?

Двигатели, трансмиссии и конструкция подвесок у «Киа-Рио» и «Хёндай-Солярис» одинаковые. Чем разнятся эти модели, сколоченные на одной платформе, пытался понять **Максим Гомянин**. Фото **Александра Кульнева**.

Ни один прибор не заменит живых впечатлений. Потому лучший секундант этих дуэлянтов – дорога. Помня нервное поведение редакционного «Хёндай» на скоростном кольце во время марафона «60 часов «За рулем» (ЗР, 2011, № 10), сажусь в синий «Солярис» с некоторой предвзятостью.

Комплектация богаче, чем у нашего, и автомобиль тяжелее. Нажав кнопку пуска двигателя, перевожу селектор автомата в *D* – и 16-дюймовые колеса уносят в тягучее движение городских пробок. Постепенно начинаю доверять машине. В суетливом ритме мегаполиса автомобиль понятен и даже как-то расслабляет.

А вот «Рио» заставляет собраться, хотя мотор и трансмиссия те же. Дело, вероятно, в иных настройках усилителя. Кстати, руль обтянут кожей – более толстый и хват удобнее. От этого тоже создается ощущение, что управляется «Рио» острее, азартнее. «Солярис» с более «худым» рулем компенсирует это колесами большего диаметра. Они цепко держат дорогу, делая машину устойчивой и понятной. Но на обеих машинах нет регулировки по вылету. В целом по ездовым качествам корейские машины очень близки. Четырехступенчатый автомат хоть и не нов, но расторопен. Лишь на трассе для разгона лучше перевести селектор на третью передачу. Так машины острее реагируют на педаль акселератора да и удовольствия от вождения больше. Обе машины тяжелее своих собратьев с механикой. «Солярис», по нашим замерам, – на 30 кг. Оттого и поведение его на дорожных волнах более спокойное, чем у версии с механикой.



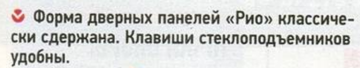
Салон «Рио» тяготеет к классике. Пластик жесткий, но смотрится хорошо; руль, обтянутый кожей, отличает хороший хват.



Резкие линии интерьера «Соляриса» придают ему заметности. Пластик такой же жесткий, как у «Рио».



Циферблаты «Рио» утоплены в глубоких колодцах. Комбинация приборов складная и не бликует.



Форма дверных панелей «Рио» классически сдержана. Клавиши стеклоподъемников удобны.



ХОЗЯЙСТВЕННОЕ МЕСТО

	KIA RIO	HYUNDAI SOLARIS
Ширина*, мм	108	100
Длина, мм	99	99
Длина со сложенной спинкой, мм	173	173

*По наиболее узкому месту.

Багажники обеих машин достаточно просторны. Без труда поместятся сумки из супермаркета и даже дачный скарб в разумных пределах. А сложив спинку заднего дивана, можно погрузить и горные лыжи. Вот только ровного пола не будет. Однако есть и различия. В «Рио» проем все-таки шире. И торсионы, поднимающие крышку вверх, не лишние. У «Соляриса» крышка лишь чуть приподнимается.





Информация спидометра и тахометра в «Солярисе» тоже читается без труда. Но электронные указатели уровня топлива и температуры двигателя – на любителя.

Новаторский стиль «Соляриса» прочитывается и в отделке дверей.



НА ВЗГЛЯД И НА ОЩУПЬ

Интерьер «Рио», тяготеющий к классике, интересен. Несмотря на довольно скромную комплектацию, нет ощущения, что меня в чем-то ущемили. Подушки передних сидений более мягкие, чем в «Солярисе», да и обивка выразительней, хотя такого же мрачноватого оттенка (ради практичности). В глубоких колодцах утоплены циферблаты приборов. Как же это напоминает итальянские спортивные машины! В целом панель симпатичнее, а топливомер зрительно удобнее, чем электронная шкала «Соляриса».

«Хёндай» в противовес классике предлагает новаторские идеи для интерьера. Электронный топливомер, указатель температуры двигателя, четко размеченные шкалы спидометра и тахометра – все это понравится людям, ценящим модерн. Да и более плотные подушки сидений придутся по вкусу юному поколению.

Силы обоих дуэлянтов практически равны, но подход к дизайну у них все-таки разный. Несмотря на классический интерьер, «Рио», вероятно, скорее привлечет молодых. Внешне выглядит злее, а более информативный

Кузовные панели разные. Объединяет их только крыша. Зато у каждой машины свой неповторимый стиль.

ОНИ СЛОВНО ДВА БРАТА – СХОЖИ В ГЛАВНОМ, НО ПО НЕКОТОРЫМ ВОПРОСАМ КАЖДЫЙ ИМЕЕТ СОБСТВЕННУЮ ТОЧКУ ЗРЕНИЯ.



Посадка на задних диванах схожа. Различия лишь в упругости подушек: у «Соляриса» они жестче. При росте 190 см голова упирается в обивку крыши в обеих машинах. А вот пространства для ног достаточно.

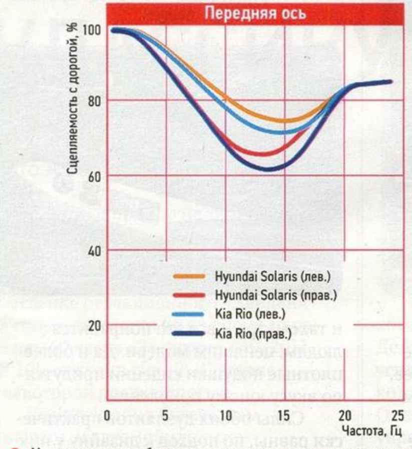


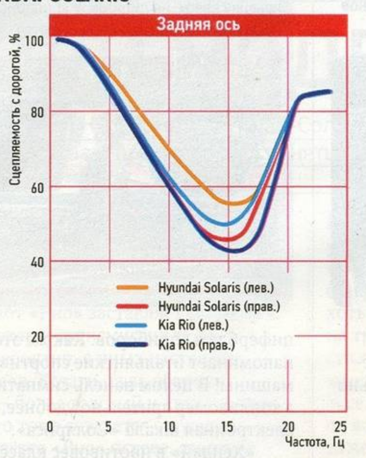
руль дарит ощущение некой спортивности. Порой даже кажется, будто машина едет быстрее.

«Солярис» более спокойный и мягкий: он для людей постарше, ценящих современный дизайн и яркий интерьер.

Пересаживаясь несколько дней из одной машины в другую, решил: обе не вызывают отторжения. Мне больше понравился «Рио». А будь я лет на десять постарше, может, и предпочел бы «Солярис». ЗР

ХАРАКТЕРИСТИКИ ПОДВЕСОК KIA RIO и HYUNDAI SOLARIS



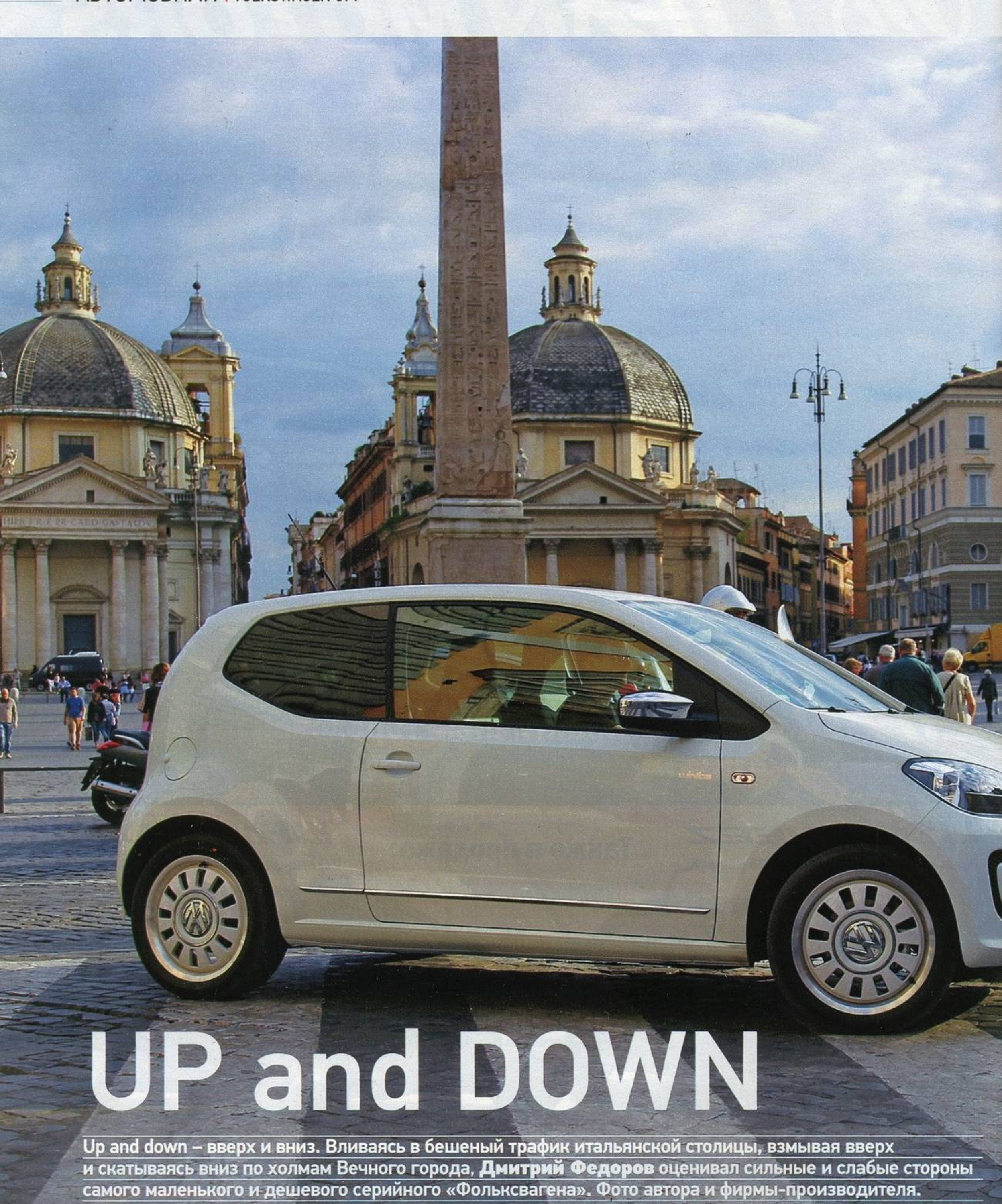


На этих автомобилях смонтированы другие амортизаторы, уже не те, на которые мы жаловались в ЗР, 2011, № 8, требуя замены их для всех, кто пожелает. С новыми автомобили в критических режимах ведут себя куда лучше. Но оптимальный баланс между устойчивостью, управляемостью и плавностью хода еще не достигнут. Полагаем, работы с подвеской следует продолжить.

ТОЧКИ ОПОРЫ

Конструкция подвесок у машин одинакова. Амортизаторы фирмы Mando идут как на «Солярис», так и на «Рио». Локализации производства в России пока нет, детали поставляют из Кореи. Кстати, их каталожные номера одни и те же. Амортизаторы с измененными характеристиками легко отличить по желтым кружкам на корпусах.

Мы проверили оба автомобиля на стенде диагностики ходовой части. Результат – характеристики подвесок практически одинаковы (в пределах погрешностей изготовления деталей и измерений).



UP and DOWN

Up and down – вверх и вниз. Вливаясь в бешеный трафик итальянской столицы, взмывая вверх и скатываясь вниз по холмам Вечного города, **Дмитрий Федоров** оценивал сильные и слабые стороны самого маленького и дешевого серийного «Фольксвагена». Фото автора и фирмы-производителя.



Капот у «Апа» получился чрезвычайно коротким. Еще и потому, что радиатор перенесли из передней части машины к левому крылу.

ЧУЖОЙ СРЕДИ СВОИХ

Что про меня подумал тот водитель «Фиата-500», когда, вежливо поморгав поворотником и ожидая ответной европейской учтивости, я начал встраиваться в левый ряд прямо перед его машиной? Версий у меня несколько – жаль, все непечатные. Даже учитывая врожденную красоту любого итальянского слова, включая ругательные.

Допустим, это было так: «Чертов немец на чертовом белом «холодильнике», я пропущу тебя, только если «Лацио» вылетит из высшей лиги футбольных клубов, а это, mamma mia, не случится никогда. Прочь с дороги, иначе я протараню твою каракатицу». Пожалуй, эта версия самая приличная.

Еле увернулся от атаки, но только чтобы попасть под обстрел клаксоном из другого ряда. Теперь я помешал изрядно помятому жизнью и другими машинами «Стило». Не скажу, что «Фольксваген-Ап» (разрешите писать это имя без восклицательного знака, иначе я чувствую себя заложником немецкой пиар-машины) выглядел слишком жалко, когда его, как футбольный мяч, заставляли перескакивать из ряда в ряд, чтобы не выпасть из дорожного хаоса итальянской столицы. Но быстрый разгон не самое сильное его качество.

Пока «Ап» предлагают с двумя двигателями. Вернее, с одним – совершенно новым трехцилиндровым, рабочим объемом 1 литр, но в двух вариантах мощности – на 60 и 75 сил. Но даже самый сильный из них отнюдь не Голиаф. До 100 км/ч он разгоняет машину медленно – за 13 с лишним секунд. При этом мотор надо крутить до звона, поскольку до трех тысяч он еще пьет кофе на завтрак. А это, по меркам римских водителей, повод, чтобы вытолкнуть тебя на тротуар. Ведь медленнее 80 км/ч здесь никто не ездит, а при переключении света на зеленый, чтобы тебя не осыпали руганью, нужно ускоряться с резвостью порохового заряда.

Так что чур меня, чур! Никаких левых рядов – поближе к пешеходным и велосипедным дорожкам, где рядом с другими Давидиками, мельтешащими впереди, справа, слева и иногда, кажется, даже над крышей, я чувствую себя полноправным членом римского автомобильного общества.

Тем не менее, разогнав-таки «Фольксваген» до приличной скорости, уже можно соглашаться с рекомендациями подсказчика передач сделать очередной up – перейти на ступень выше, чтобы блюсти рекламируемый расход топлива – в пределах 4,7 л в смешанном цикле. Но когда, оставив справа склоны садов Ватикана, я попытался вскарабкаться в пешеходном темпе по закрученной вверх улочке, ведущей, если верить смонтированному над передней панелью многофункциональному тачскрин-девайсу, к статуе Гарибальди, откуда мне обещали самый чудесный вид на город, случился down. Мотор стал похож на астматика в стадии обострения болезни, а я все ждал реакции подсказчика: посоветует он все-таки перейти на первую или нет?

Есть! За пару секунд до клинической смерти мотора в окошке высветилась цифра 1 – электроника все же решила, что лучше плохо и расточительно продвигаться вперед, чем удавиться за последний грамм бензина.

МОБИЛЬНЫЙ ДЕВАЙС

Кстати, если впереди случился настоящий транспортный коллапс и даже такой малыш, как «Ап», оказался неспособным протискивать вперед свое коротенькое тельце, то этот девайс можно снять с передней панели и взять

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	Volkswagen Up! 60	Volkswagen Up! 75
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	3540/1641/1489/2420	
колея спереди/сзади	1428/1424	
Объем багажника, л	251/951	
Снаряженная/полная масса, кг	854/1290	854/1290
Время разгона 0–100 км/ч, с	14,4	13,2
Макс. скорость, км/ч	160	171
Топливо/запас топлива, л	А95/35	
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	4,5	4,7
ДВИГАТЕЛЬ		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	Р3/12	
Рабочий объем, см^3	999	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	44/60 5000	55/75 6200
Крутящий момент, Н·м при об/мин	95 3000	
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М5	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/полузависимая	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/барабанные	
Размер шин	165/70R14	

с собой в качестве пешеходного навигатора. Правда, при этом он лишится массы других заложенных в него функций. К примеру, в пешеходном режиме считать своему владельцу калории и рекомендовать ему закрывать двери ресторана он не сможет. А вот будучи закрепленным в автомобиле, он дублирует в многоцветии основные функции борткомпьютера (к примеру, напоминает о незакрытой двери) и даже готов подсказывать оптимальный стиль езды, сжимая кружочки расхода топлива и заливая экран небесно-голубым светом. Но иногда эту вещь все-таки надо вынимать из машины – на очередной апдейт, чтобы навигация в вашей машине не отставала от жизни.

Кстати, сделать этот многофункциональный инфотейнмент-девайс отдельным прибором, как мне сказали разработчики машины, вынудили экономические причины. Дескать, «пристяжное» устройство выходит заметно дешевле – всего несколько сотен евро, а не минимум тысячу двести, как за вживленное в машину. Правда, у конкурентов уже есть контраргументы в виде реальных встроенных тачскринов эконом-класса, но, видимо, в «Фольксвагене» ужимались где только можно, чтобы вписать базовую цену на «Ап» в четырехразрядное количество евро

Клавиша стеклоподъемника у водителя только одна. Нужно опустить правое стекло – тянись через весь салон.





Самый крайний слева прибор – тахометр. Настолько маленький, что поначалу кажется – его нет вообще.

Итальянцы считают, что идею окрашенной в цвет кузова передней панели немцы нагло передрали с их «Фиата-500».





Задняя дверь выглядит стеклянной только снаружи. А вот такая она изнутри.



Полка у багажника – без всяких поднимающих и опускающих ее веревочек. А откидывать ее приходится постоянно, иначе в багажник не пролезет ничего крупнее обувной коробки.

Задние места настолько скромные, что я не нашел у производителя ни одной посвященной им фотографии. Впрочем, в такой машине действительно редко ездят более двух человек.





Красивые кресла с интегрированными в спинки подголовниками получились такими тоже благодаря политике экономии денег и веса.



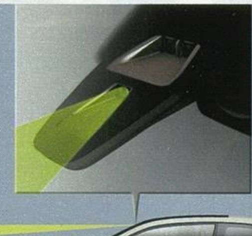
и не перейти психологически важный для покупателя рубеж в 10 тысяч. Удалось, причем в эту сумму входит даже система стабилизации, без которой в Европе, вне зависимости от класса и цены, машину вскоре будет невозможно продать: ее установка в ближайшей перспективе станет оговариваться законодательно. Четыре подушки безопасности – тоже стандарт. Причем боковые довольно интересные – в высоту они раскрываются вплоть до крыши, позволяя обойтись без дополнительных надувных шторок, а это опять же снижение цены и массы автомобиля.

В итоге базовый «Ап» в Германии стоит 9850 евро и весит всего 854 кг. Но когда я заглянул в список его оснащения, то понял, что наш российский седан «Поло» даже в голом виде являет собой аттракцион беспрецедентной щедрости.

Правда, у него нет системы стабилизации, которая у базового «Апа» отъела все, что только можно. Я даже не говорю об электрических стеклоподъемниках – здесь нет тахометра, регулировки сиденья водителя по высоте... Да что там, выкинули крышку перчаточного ящика, зеркала в противосолнечных козырьках, а задний диван лишили возможности складывания.

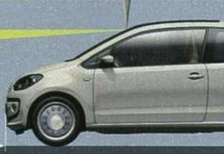
Такой «Ап» вряд ли будет пользоваться большим спросом – клюнув на низкую начальную цену, покупатели все же выберут версии, где присутствуют все необходимые удобства. Фокус известный. А некоторые даже разойдутся и станут докупать стеклянный люк в крыше или инновативную в этом классе систему экстренного торможения. Расположенный у внутреннего зеркала лазерный дальномер на скорости до 30 км/ч измеряет дистанцию до впереди идущей машины и, если она

Я пытался проверить в реальной жизни работоспособность системы экстренного торможения, но струхнул. Она реально срабатывает только в самый последний момент.





10м



Трехдверный «Ап» – только начало нового семейства. Вскоре появится пятидверка, на более поздний срок намечены планы выпуска спортивной версии и псевдокроссовера.

сокращается до 10 м, а водитель на это никак не реагирует, дает команду на экстренное торможение. В классе городских мини ей аналогов нет.

Но при всем этом даже в самой дорогой машине останутся голые, ничем не облицованные железные панели в салоне, всего одна клавиша стеклоподъемника (на водительской двери) и никакого намека на веревочки, поднимающие полку багажника. Последнее я проклинал больше всего – кинул рюкзак, закрыл стеклянную дверь (это, кстати, оптический обман – тонированное стекло приклеено к вполне обычной стальной панели), прыгнул в салон – и только потом, глянув в зеркало, чертыхнулся. Заднее стекло полностью перегораживала так и оставшаяся в вертикальном положении полка. Черт, надо вылезать...

СУПРОТИВ СВЯТОЙ ТРОИЦЫ

«Пежо-107», «Ситроен-С1» и «Тойота-Айго» – идеологически и технически «Ап» ближе всего к этой троице. У них тоже литровый трехцилиндровый мотор, робот вместо автомата (на «Апе» будет такая же простейшая конструкция – никаких DSG с двумя сцеплениями) и даже похожая стеклянная дверь багажника и масса голого железа в интерьере.

Но есть один важный момент: «Фольксваген» длиннее на немалые 110 мм. База тоже побольше – на 80 мм, и ее величина в 2420 мм почти как у «Поло» (европейского хэтчбека, конечно, а не нашего российского седана). Однако во втором ряду все равно придется сидеть, как в самолете бюджетной авиакомпании, упираясь носом в цельное переднее кресло (это еще один пример экономии – на отдельных регулируемых подголовниках) и обнимая его коленями. Зато багажник у «Апа» реально больше, чем у каждого из простой до святости франко-японской троицы. А еще «Фольксваген» похож именно на автомобиль, а не на накрытое кузовом шасси четырехколесного мотороллера.

Ведь, несмотря на многочисленные упрощения конструкции, шумоизоляция и ощущения от езды здесь заметно ближе к чисто автомобильным, причем именно тем, которых ожидаешь как раз от «Фольксвагена». И именно от европейского «Фольксвагена». О непосредственном предшественнике «Апа», примитивном бразильском «Фоксе», в «Фольксвагене» вообще стараются не вспоминать. Будто его и не было, а был «Лупо» и сразу после него «Ап».

Но в России в ближайшее время «Апа», к сожалению, не будет. Этот сегмент пока отдадут аналогичному автомобильчику от «Шкоды». Видимо, желая посмотреть, как пойдут дела у него, чтобы только потом в случае успеха вывести на рынок более дорогой аналог под маркой «Фольксваген». Чтобы не случилось неожиданного нокдауна. ЗР

Боковые подушки безопасности вытянулись вверх, чтобы подменить заодно и надувные шторки.



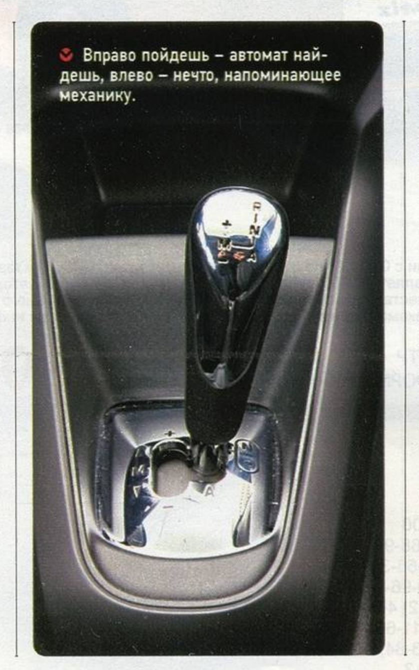
Основная среда обитания «Ситроена-С3», конечно, мегаполис. С роботизированной коробкой – тем более.

РОБОТ НА РАБОТЕ

Компактный, кругленький хэтчбек и роботизированная коробка передач – логичное сочетание. Хотя и не бесспорное, подметил **Сергей Канунников**. Фото **Александра Батыру**.

Галантно пропускаю в свой ряд напыщенный черный седан с сакраментальной литерой *S* на задке. Он подмигнул мне аварийкой – приятно. Сидя в этом «Ситроене», особенно хочется быть вежливым и ждать того же от других, поскольку быстро маневрировать на нем удается далеко не всегда. А ведь не секрет, что к красным маленьким машинкам на сумасшедших улицах Москвы относятся... скажем, по-разному.

Появление в гамме модификаций «Ситроена-С3» версии с коробкой-роботом ожидаемо. Даже матерые водилы, прожившие за баранкой не один десяток лет, порой устают от бесконечного и малоосмысленного тырканья левой педали и рычага в пробках. А компактному автомобилю, чей симпатичный и вроде бы не тесный салон, судя по тщедушным креслицам, все-таки рассчитан на особ стройных и изящных, робот уж точно не противопоказан. Как ни крути, в таких машинках часто ездят девушки, вообще не очень хорошо представляющие, что для управления любимой «малышкой» может понадобиться еще одна педаль.



Вправо пойдешь – автомат найдешь, влево – нечто, напоминающее механику.

А насколько удобнее без нее? Как известно, нас часто раздражает непривычное. Поставил хромированный рычажок в положение *A*, отпустил педаль тормоза, а машинка игриво покатилась назад. Потихоньку нажал педальку газа (или газика?) – ничего не произошло. Вдавил посильнее – «ситроенчик» заметно дернулся, но теперь в намеченном несколько секунд назад направлении. А еще надо помнить, что никакого *P* для рычага селектора здесь нет и ручник на стоянке обязателен. Впрочем, всего несколько упражнений – и к нраву французского робота привыкаешь. И уже даже ощущаешь некое преимущество перед соседями по очередному затору, гоняющими рычаг механической коробки туда-сюда.

Но жизнь состоит не только из пробок. Вырываемся на простор. Моторчик в 98 л.с. заводит веселую и при этом негромкую песню. Вот и просвет в левом ряду, куда мы вполне могли бы влиться, но явно становимся помехой. Успеваю сказать пару слов, причем через запятую, пока робот воткнул передачу пониже. Ну, разогнались!

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Citroen C3 VTi 95

Размеры: длина×ширина×высота, мм	3940×1730×1525
Колесная база, мм	2465
Колея спереди/сзади, мм	1470/1470
Объем багажника, л	300–1120
Масса снаряженная/полная, кг	1079/1581
Максимальная скорость, км/ч	184
Разгон 0–100 км/ч, с	13,2
Топливо/запас топлива, л	А95/50
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	7,4/4,4/5,5

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,4 л, 72 кВт/98 л.с. при 6000 об/мин, 136 Н·м при 4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; роботизированная КП.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/упругая балка, рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные, шины – 195/65R15.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Tendance, опции.

ЦЕНА: 614 000 руб.


Для мегаполиса отсутствие третьей педали – неоспоримое удобство.


Современным роботам еще совершенствоваться и совершенствоваться.


С большой долей вероятности определить, какая коробка в «Ситроене-С3», скоро сумеем по цвету кузова. В красненьком, скорее всего, робот.

Теперь моторчик довольно громко и бессмысленно воет в ожидании, когда коробка перейдет на ступень выше.

Попробуем вручную? Благо руководить передачами можно с помощью не только напольного рычажка, но и подрулевых лепестков (правда, выглядят они здесь немножко наивно). Попроворнее, но ненамного. Если уж очень хочешь держаться в ритме резких соседей по потоку, можно потрудиться самому и помучить «Ситроен». Но он все-таки «не про это».

Что же, бракуем работу робота? Ни в коем случае! Уверен, спрос на С3 вырастет, и небезосновательно. В сравнении с аналогичной версией с механикой разница всего-то 20 тысяч рублей. Гидромеханика, конечно, куда совершеннее, но обошлась бы раза в полтора дороже. В общем, не так уж дорого за удовольствие не напрягать постоянно левую ногу и правую руку. Для определенной и все более многочисленной группы покупателей это особенно важно. Конечно, езда на такой машине требует больше терпения, выдержки, рассудительности. Но все это не помешает и многим владельцам куда более грозных аппаратов. **ЗР**

ВТОРОЕ ЛИЦО

Проехав за рулем обновленного «Колеоса», **Дмитрий Федоров** задумался о смысле его модернизации. Фото автора.

На своей родине он так же редок, как француз без примеси иноземных кровей. За добрых два часа езды – от аэропорта имени Шарля де Голля до спрятанного в лесах к северо-востоку от Парижа дорог испытательного центра «Рено» – лишь единожды встретил его собрата. Это, конечно, не показатель, но я не одинок в своих выводах. Есть статистика, а она говорит, что с 2008 года во всем мире продали всего 125 000 «колеосов».

Даже сами реновцы признают: «Колеос» вышел на рынок слишком поздно, когда сегмент кроссоверов уже поделили другие марки. Да и экономический кризис 2008 года наложил свою черную лапу.

Сейчас спрос на модель вроде оживился, но вряд ли последнее обновление сильно поможет французскому кроссоверу в борьбе за выживание. Хотя истинно французскими у «Колеоса» всегда были только внешность, отделка интерьера и более комфортные настройки подвески. А в остальном это мало кому известный «Самсунг-QM5». Даже место выпуска у них общее – южнокорейский город Пусан. Причем эта модель с примесью японской крови. Ведь «Колеос» создан на основе «Ниссана X-Трейл».

Сейчас я еду на самой популярной в России версии с 2,5-литровым мотором мощностью 170 сил и опционным вариатором. Этот тандем мне отлично знаком по японскому кузену «Рено», он отличается довольно ленивым и заунывным характером. Парадокс: тот же мотор с ручной коробкой передач, по заводским данным, будет еще медленнее разгонять автомобиль. Странно это.

Подключающая в случае необходимости задние колеса муфта и архитектура подвесок также икс-трейловские. Но последние серьезно доработали в плане комфорта. Результат реально осязаем: водителя «Колеоса» могут расстроить только излишние крены да возможные пробои на крупных ухабах. В остальном тишь да благодать. Акустический комфорт, кстати, тоже хорош: можно услышать жужжание мухи в районе заднего стекла.

По качеству и выдумке в оформлении и построении салона это тоже полноценный «Рено». Ящички, полочки, штучки-дрючки – в прямолинейном «Ниссане» я не нашел бы и доли хитроумно придуманных элементов интерьера «Колеоса». Сразу видно, какая компания создала первый в мире компактвэн «Сценик».

Но после модернизации в «Колеосе» поубавилось французского шарма. И первой на смерть обрекли оригинальную внешность. Бампер, облицовка радиатора, фары – теперь они у «Рено» и «Самсунга» неразличимы. Эмблемы и количество поперечин в решетке не в счет. Лучше от этого не стало, стало совсем никак. Зато не надо тратиться на изготовление двух различных масок передней



В интерьере надо долго искать отличия от прежней версии. Я обнаружил только измененный блок аудиокомплекса и увеличенное количество рисок на приборах.



RENAULT KOLEOS – ХОРОШЕЕ ОСНАЩЕНИЕ И ОРИГИНАЛЬНАЯ ВНЕШНОСТЬ. НО ПОСЛЕДНЕЕ УЖЕ В ПРОШЛОМ.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	RENAULT KOLEOS	
	2.5 16V 4×4	2.0 dCi FAP 4×4
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм:		
длина/ширина/высота/база	4520/1855/1691/2690	
колея спереди/сзади	1545/1550	
Объем багажника, л	450/1380	
Снаряженная/полная масса, кг	1655/2200	1709/2300
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,3	12,3
Макс. скорость, км/ч	185	180
Топливо/запас топлива, л	А95/65	ДТ/65
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	9,5	7,1
ДВИГАТЕЛЬ		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/ число клапанов	Р4/16	
Рабочий объем, см³	2488	1995
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	126/170 6000	110/150 4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	226 4400	320 2000
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	CVT	А6
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/ многорычажная	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/ дисковые	
Размер шин	225/60R17	

части, что в условиях не слишком хорошего спроса на модель позволит снизить производственные затраты. Тем более что усредненно-азиатская внешность наверняка будет лучше принята на большинстве мировых рынков – с точки зрения маркетинга это плюс.

Вообще, с «Колеосом» особо не церемонятся, когда требуется урезать гамму из-за низкого спроса на ту или иную версию. В России не прижились удешевленные переднеприводные модификации – их убрали из продажи, европейцы не жалуют бензиновый мотор – оставим в салонах только дизельные машины, англичане за год купили менее 3000 «колеосов»... хм-м, выведем модель с этого рынка вообще! Удивляюсь, что при таком подходе в России до сих пор предлагают кроссовер с 2-литровым дизелем, хотя на него приходится всего 10% продаж.

Конечно, 1773 «колеоса», приобретенных российскими клиентами в прошлом году, ничто по сравнению с 16 158 «ниссанами» модели «Х-Трейл». А ведь французская машина в сравнимых комплектациях и с похожей энерговооруженностью выходит заметно дешевле. Что касается внедорожных способностей, то и здесь она на высоте. Сравните углы въезда и съезда «Ниссана» и «Рено»: «Колеос» по этим параметрам на голову выше – при совершенно одинаковых возможностях унифицированной полноприводной трансмиссии.

Но, как ни крути, момент упущен: по сравнению с «Ниссаном» кроссовер «Рено» опоздал на целых семь лет. В автомобильном мире это вечность. Вкусы и привычки у людей за это время сформировались – притом не в пользу «Рено». И здесь вряд ли поможет легкая модернизация, положение способна исправить только абсолютно новая модель. **ЗР**

Русскоязычная навигация предлагалась и на дорестайлинговых «колеосах».

Сзади поменялся лишь спойлер над стеклом – он стал несколько больше.



ЧЕРТ ПОБЕРИ!

После премьеры «Ауди-S8» во Франкфурте компания рискнула показать возможности мощного бизнес-седана в условиях, не характерных для люксового автомобиля. Что творилось на испанском гоночном треке «Наварро» и возле него, рассказывает **Максим Гомянин**. Фото автора и Ауди.

S КАК ДОЛЛАР

Дилеры в Европе станут продавать новую «восьмерку» с начала следующего года за 111 900 евро. У нас машина появится тогда же. Но сколько будет стоить, пока неизвестно.

«Ауди-S8» – для тех, кто много работал, а потому ребенком недоиграл в машинки. Ведь в каждом владельце мощного автомобиля живет мальчишка. А цифры на банковском счету солидного мужчины – дело десятое. Основные покупатели S8 живут в Швейцарии, США, Китае и России. Кстати, 1% из них женщины. Для таких людей важен статус и возможность хоть иногда сидеть не на заднем диване, а в водительском кресле. Оттого покупатели «эски» и более молоды, чем владельцы A8.

Но не стоит думать, что задних пассажиров в чем-то ущемили. К двум раздельным сиденьям придраться трудно. Перфорированная кожа, огромный подлокотник с регуляторами климат-контроля, рычажки индивидуальных настроек подушек и простор для ног. Так и ездил бы пассажиром, если бы не...

БЕС В РЕБРО

В роли мифической нечистой силы выступает 520-сильный V8. Но это не возвращение к истокам, а новая разработка. Мотор на 20 кг легче (его масса 220 кг), чем прежний атмосферный V10 объемом 5,2 л, и экологичнее. Система «старт/стоп» глушит агрегат на светофорах, но стоит отпустить педаль тормоза, восемь цилиндров снова работают. На магистрали, где лишняя мощность не нужна, четыре цилиндра отключаются, позволяя экономить топливо. В смешанном цикле S8 потребляет 10,2 л на сотню. У меня получилось 10,4 л. Для машины с двигателем такого объема весьма неплохой результат.

Однако бес под капотом не дремлет, заставляя людей делать глупости. Вот вчера кто-то из европейских журналистов заехал на встречную полосу, а немецких механиков поймали за превышение скорости. Действительно, по правилам лучше использовать круиз-контроль. Иначе – чуть пережал газ и сразу ощущаешь бросок вперед. В долгой дороге мышцы правой ноги устают филигранно работать педалью.

ВЫСОКОТОЧНОЕ ИЗДЕЛИЕ

На ровной, как бильярдный стол, испанской автостраде мне в хвост пристроился водитель на S8 предыдущего поколения и долго не обгонял. Побуравив новую «восьмерку» взглядом некоторое время, показал большой палец и повернул.

Новинка явно привлекает внимание. Дорожный просвет на 10 мм меньше, чем у A8, в корме четыре сдвоенных патрубка выхлопной системы, да и в форме кузова прослеживается что-то солидное и в то же время стремительное. Ну и шильдик *S8*, который бьет в самое сердце...

Для безопасности в машине предусмотрена система ночного видения, облегчающая езду в темноте. Но автомобили с такой опцией запрещено продавать, скажем, в Афганистане и Северной и Южной Кореях. Говорят, препятствуют военные, которые опасаются, что технология может быть использована не по назначению.

У людей в погонах и автопроизводителей все больше расходятся взгляды и на GPS-навигацию. Система ведь



под контролем военных, и для безопасности некоторые координаты смещены. К тому же в случае необходимости она может быть отключена полностью. Это не устраивает автопроизводителей. Потому они («Ауди» в том числе) начали разработки аналога GPS – системы «Галилео». Первые два спутника уже запущены.

СПОРТКАР-СЕДАН

Говорят, что на гоночном треке владелец S8 проводит всего 1% общего времени эксплуатации машины. Ох уж эти педантичные немцы, и здесь всё подсчитали! Тем не менее в компании «Ауди» не побоялись вывести S8 на трек – новенький испанский автодром «Наварро» (на нем возможно проводить тесты машин Формулы-1, GP2 и гонки супербайков) гостеприимно распахнул перед нами свои двери.

Здесь можно выпустить беса на свободу. Газ в пол – и полтысячи сил вжимают меня в кожаное сиденье с хорошей поддержкой для ног и туловища. Восьмиступенчатый автомат «Типтроник» быстро щелкает передачами. Кстати, DSG на «восьмерке» не будет. Проблема передачи большого крутящего момента для этого типа трансмиссии пока не решена.

Чувствую, как машина заходит в скоростной вираж – с минимальным креном. Затем прямая и торможение, где керамические диски помогают замедлиться так, что ремень безопасности сдавливает грудь. Низкопрофильные шины «Континенталь-Спорт Контакт 5P»

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Audi S8

Размеры, мм: длина×ширина×высота, мм	5146×1949×1458
Колесная база, мм	2994
Колея спереди/сзади, мм	1632/1623
Объем багажника, л	510
Масса снаряженная/полная, кг	1975/2525
Разгон 0–100 км/ч, с	4,2
Максимальная скорость, км/ч	250
Топливо/запас топлива, л	А95/90
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	10,2

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, V8, 32 клапана, 4,0 л, 382 кВт/520 л.с. при 5800 об/мин, 650 Н·м при 1700–5500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полный привод; А8.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – многорычажные; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 265/40R20.

▲ На центральный монитор выводится информация о текущих настройках подвески, данные мультимедиасистемы, изображение с внешних камер. Дерево в отделке, как и карбон в других версиях, – настоящее.

◀ На торпедо, под левой рукой водителя, кнопка, активирующая систему ночного видения. Но на темной дороге электроника всякий раз напоминает, что она «не заменяет вашего внимания».

▶ Задние сиденья предлагают такой же уровень комфорта, как и в А8.

четко держат на дуге поворота. Шин типа «ранфлет» (не боятся проколов) на этой модели тоже не будет. В отличие от БМВ, в Ингольштадте не считают их лучшим решением.

Руль очень четкий и позволяет без лишней «грязи» вести машину по оптимальной траектории. Пока S8 оснащен гидроусилителем, но через некоторое время должен появиться и электрический.

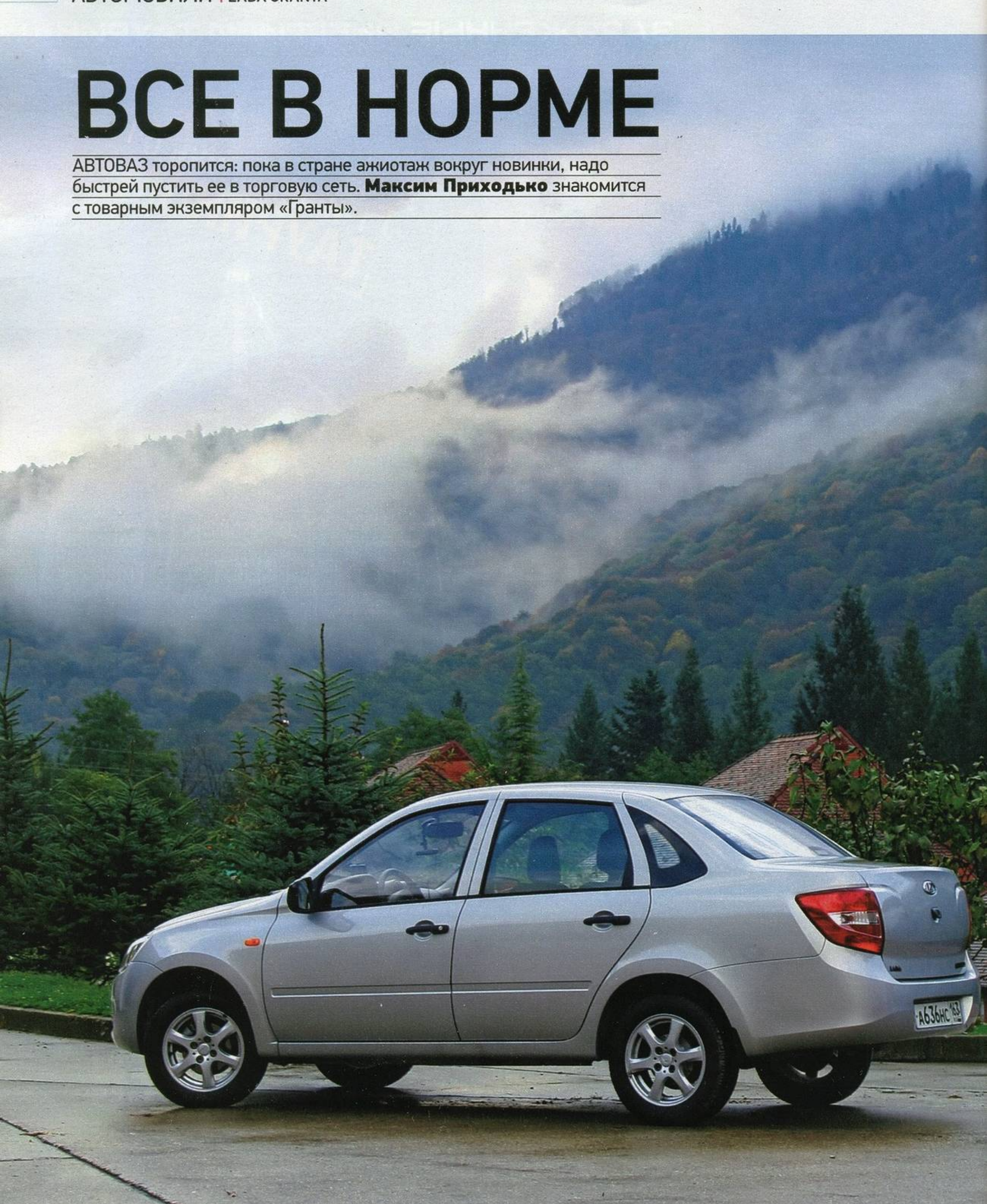
Думаю, смесь из характеристик спорткара и роскоши бизнес-седана придется по вкусу многим поклонникам «Ауди». Сама возможность огрызнуться и уйти за горизонт, а когда надо, чувствовать себя по-домашнему комфортно, чего-то да стоит. Потому и напрашивается циничный вывод: да воздастся каждому мальчишке по деньгам его! ЗР



БИЗНЕС-СЕДАН С ШИЛЬДИКОМ S ПОЛУЧИЛСЯ КОМФОРТНЫМ, ПРЕСТИЖНЫМ И НЕМНОГО БЕШЕНЫМ. НО ЗА ПОСЛЕДНЕЕ КАЧЕСТВО ЕГО И ПОЛЮБЯТ БОЛЬШЕ ВСЕГО.

ВСЕ В НОРМЕ

АВТОВАЗ торопится: пока в стране ажиотаж вокруг новинки, надо быстрей пустить ее в торговую сеть. **Максим Приходько** знакомится с товарным экземпляром «Гранты».





Приготовьте свои денежки – в классе В пока нет ничего интереснее, чем наша «Гранта». С учетом цены, естественно. Маркетологи постарались, чтобы автомобиль, продажи которого начинаются в декабре этого года, не выглядел Золушкой на фоне конкурентов: уже в базовой комплектации присутствуют подушка безопасности водителя и дневные ходовые огни. Всего 229 000 рублей за этот 90-сильный автомобиль с почти 500-литровым багажником – очень интересное предложение.

Кстати, продавать новую вазовскую малолитражку будут так же, как иномарки, – по предварительному заказу. Хотите получить «Стандарт» с навигацией? Пожалуйста. Решили добавить «Норме» кондиционер? Нет проблем, обсудите свои желания с дилером и получите ровно то, что вам необходимо, включая любую из пяти расцветок кузова. Варианты с автоматом и мощным 16-клапанным мотором тоже будут, но позже, к концу 2012-го. А еще нас ждет «Гранта»-хэтчбек и, возможно, кроссовер на ее базе!

ЧЕМ БОГАТЫ

Пока поближе рассмотрим версию «Норма+» в единственном возможном сегодня кузове седан. По всем прогнозам маркетологов, именно на нее придется наибольший спрос в первые полгода.

Напомню, что в просто «Норму» (256 000 рублей) входит регулируемая рулевая колонка, подушка безопасности водителя, два передних подголовника, электростеклоподъемники передних дверей, центральный замок, бортовой компьютер, трехточечные ремни, импортный электроусилитель руля с новой программой управления, центральный замок, аудиоподготовка, детские крепления «изофикс». А плюсик к этой комплектации – литые колеса, опция в России весьма уважаемая. За нее стоит проголосовать еще и потому, что в этом случае цена возрастает всего-то до 260 тысяч ровно. Сами понимаете, четыре колеса за 4000 рублей не тот случай, чтобы отказываться.

Понятно, что у «Лады-2107» (206 000 рублей) из перечисленного нет ничего. У седана



Передняя панель «Гранты» состоит из 39 деталей. У «Калины» их 59! Кстати, воздуховоды в «Гранте» не от «Логана», как считают некоторые знатоки, а итальянские, специально разработанные для нашей машины в угоду сегодняшней моде. Аналогичные найдете на многих авто: от «Форда» и «Рено» до «Фиата» и «Ленд-Ровера».

Приборы отечественные, хотя оформлены по мотивам «Рено-Логан» – сказывается родственная связь с альянсом. Тахометр и спидометр стрелочные, с шаговым двигателем. Все остальное выполнено в виде контрольных ламп – так дешевле.

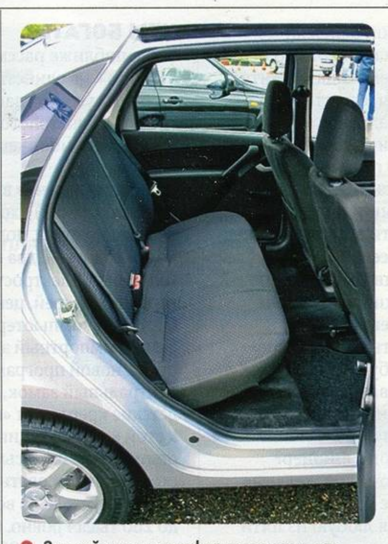




Зеркала у «Гранты» большие и солидные. В «Норме» они некрашеные, а в «Люксе» будут цвета кузова, с электроподогревом и электроприводом.



Кнопка электрозамка багажника расположена там, где и ожидаешь ее найти, – под блоком включения фар. Думаете, это стандартное решение? У «Приоры» за ней надо тянуться почти через весь салон!

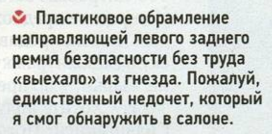


Задний диван спрофилирован так, что позволяет «сообразить на троих». Замки ремней, чтобы не болтались, снабжены пластиковыми защелками.



Передние подголовники почти как у «Логана», но не совсем. Задние, L-образные, появятся в версии «Люкс».

Пластиковое обрамление направляющей левого заднего ремня безопасности без труда «выехало» из гнезда. Пожалуй, единственный недочет, который я смог обнаружить в салоне.







Штатные дневные огни в этом классе скорее исключение, чем правило. Впрочем, это не светодиоды, а обыкновенные лампочки.

Форма лучей у литых колес не последний писк моды, но цена такого комплекта – 4000 рублей! В «Норме» 14-дюймовые шины, в «Стандарте» 13-дюймовые на штампованных дисках.



«Лада-Самара» в комплектации «Люкс» (286 000 рублей) по начинке тоже мало сходства с новинкой. Новая модель заменит также седан «Лада-Калина», производство которого прекращено. Но даже если сравнить с ним, комплектация «Норма» до последнего момента стоила у дилеров 281 900 рублей, хотя не располагала и третью того, чем может похвастаться «Гранта».

Включать в этот список старшую модель в гамме завода «Приору» в принципе неэтично, однако, что называется, для справки: машина в схожем с «Грантой» исполнении и с одинаковым по мощности мотором стоит 318 900 рублей. Понятно, что отсутствие дневных ходовых огней, багажник объемом всего 430 л против 480 л у «Гранты» и бензобак на 7 л меньше в ее пользу не свидетельствуют. Теперь вы понимаете, что «Лада-Гранта» в версии «Норма» вовсе не выглядит машиной для небогатых соотечественников.

Что касается прочих конкурентов, то по цене 260 000 рублей их почти нет. Это либо европейско-корейские авто, давно отпраздновавшие -дцатилетие со дня первого выпуска, либо стайка китайских малолитражек. Ближайший конкурент по альянсу «Рено-Логан» в базе стоит от 329 900 рублей.

БЕГОВАЯ ДОРОЖКА

По дорожным повадкам «Гранта» заметно ушла вперед от прародительницы «Калины». Журнал уже неоднократно писал о том, что представляет собой «Гранта» в плане удовлетворения драйверских амбиций и благодаря чему она так устойчива на дорогах с разнообразным покрытием (ЗР, 2011, № 9).

Отмечу, что день, проведенный за рулем этой машины, лично у меня не вызвал отрицательных эмоций, хотя в ходе тест-драйва по горным дорогам Сочи и Красной Поляны временами казалось, что нечетко включается вторая передача. В салоне машины достаточно тихо. Обивка дверей состоит всего из трех деталей – «сверчки» почти исключены.

Очень понравилась новая, короткая рулевая рейка. Будь я в горах на «Приоре», а не на «Гранте», крутить руль мне пришлось бы намного проворнее. В условиях вечных сочинских пробок и горных дорог средний расход топлива составил всего 7,4 л по борткомпьютеру. Наверняка после обкатки этот показатель снизится. Словом, если опустить расхожие штампы о поведении авто на дороге, могу резюмировать: «Гранта» за 260 тысяч – это нормальный автомобиль, спокойный, прогнозируемый, комфортный. ЗР

Объем багажника – 480 л. Он почти квадратной формы. Если сложить спинку заднего сиденья, полезный объем заметно увеличится. Запаска, домкрат и баллонный ключ спрятаны под ковролином.



Восьмиклапанный мотор с облегченной шатунно-поршневой группой выдает 90 л.с. и не прикрыт пластиковым кожухом, как более мощный шестнадцатиклапанник «Приоры».



Впервые на вазовской машине применена задняя подвеска с отрицательным углом развала колес (–1 градус). Для потребителя это означает, что «Гранта» заметно лучше предшественниц держит дорогу.





ЧТО ХОРОШО КОНЧАЕТСЯ

«Хонда» обновила модели «Пилот» и CR-V. **Максим Гомянин** познакомился с ними на горных дорогах Адыгеи и просторах Краснодарского края. Но свое слово сказала и погода… Фото автора и «Хонда».

Все хорошее когда-нибудь заканчивается. За рулем «Хонды CR-V» наблюдаю, как солнечный день сменяют сумерки, приближая неизбежное. Мелкий дождь, обещанный синоптиками к концу дня, действительно начался, и видимость на темной дороге резко упала. Ну, теперь точно в аэропорт опоздаем!

О ХОРОШЕМ И НЕ ОЧЕНЬ

До Краснодара еще далеко, и наша колонна просто вынуждена не сбавлять темп. «Хонда CR-V» вполне уверенно держится за лидером. Для ускорений перевожу селектор автомата на вторую передачу. Раскручиваю мотор… Теперь в *D*. Но рычаг слишком легкий и часто перескакивает в «нейтраль». Вот бы к следующему обновлению модели сделали его работу более четкой.

Вдруг из пелены дождя выплывает корма грузовика, водитель которого бьет по тормозам, увидев что-то впереди. Наш лидер тоже интенсивно замедляется. Смещаюсь чуть вправо и чувствую, как начинают проскальзывать шины. Еще правее, ведь тяжелой «Хонде-Пилот», едущей сзади, нужно больше места. Свет в зеркалах заднего вида, визг шин за спиной… Видимо, свободного пространства оказалось мало: «Пилот» остановился уже на встречной обочине.

Думаю, коллеги в этот миг мечтали о более мощных тормозах, которые могли бы появиться вместе с шинами меньшего профиля. Принеся в жертву плавность хода,,машина выиграла бы в безопасности. А вседорожные возможности оставим все же другим моделям, ведь «Пилот» покупают не для того, чтобы месить грязь, а намереваясь чинно передвигаться по асфальту.

Кстати, на горных серпантинах Адыгеи внятных тормозов недоставало и мне. Пока же отмечу, что у «Пилота» и CR-V изменения не столь глобальны.

ПРАВИЛА ЭВОЛЮЦИИ

На обе модели лишь слегка навели лоск, отказавшись от дорогих кардинальных переработок. Заметное повышение цен никому не выгодно. Вот и «Пилот» (от 1 799 000 руб.) вроде бы прежний, а выглядит интереснее. Новая решетка радиатора, иной бампер, чуть измененные фары. Автомобиль стал взрослее, сохранив при этом знакомую стилистику.

Основное внимание инженеры уделили экономичности и снижению

В комбинации приборов исчезла дублирующая разметка в милях. Написание цифр поменяли на курсив, посчитав, видимо, что так современнее.

На центральной панели пластиковую темно-зеленую вставку под экраном навигатора заменили черной. Расположение кнопок и органов управления прежнее.

Навигационная система довольно хорошо ориентируется на дорогах юга России. На 8-дюймовый экран выводится изображение с камеры заднего вида.

уровня шума. Утверждают: в городском цикле обновленная модель расходует на пол-литра бензина меньше, чем предыдущая.

Этого удалось достичь за счет изменения работы системы управления, применения масла для двигателя и коробки передач, снижающего коэффициент трения, и шин с низким сопротивлением качению.

Для уменьшения шума точки крепления нижней полурамы снизили, дополнительные шумоизоляционные материалы появились на центральной панели и в накладках на пороги.

На долю «Хонды CR-V» изменений выпало и того меньше. Добавили небольшие штрихи, призванные подогреть интерес к модели, которая и так не застаивается в салонах. В комплектациях «Спорт» (1 399 000 руб.) и «Лайфстайл» (1 299 000 руб.) появились 18-дюймовые литые колеса и комбинированная обивка сидений: кожа-алькантара. В «Спорте» теперь есть неокрашенная пластиковая «юбка», а в «Лайфстайле» – датчики парковки в бамперах. Вариант «Экзекьютив SE» (1 459 000 руб.) отличает заводская тонировка и, опять же, литые диски.

Дорога от небольшого селения Гузерипль уходит в горы. В этих краях находится самый большой в Адыгее дольмен, а по реке Белой проходит граница Кавказского заповедника. Места – сказочные! Но извилистые дороги требуют внимания. Оценил, что у обновленного «Пилота» уровень безопасности повышен. Машина



Сзади появилась солидная пластиковая «юбка» и заглушка на фаркоп. Дорожный просвет уменьшили на 3 мм, теперь он равен 200 мм.

Обновленную «Хонду CR-V» легко отличить по новым легкосплавным колесам. Они не ограничивают возможности машины: на каменистый берег Белой въехал без труда.

ОБНОВЛЕНИЯ НЕ ИЗМЕНИЛИ ХАРАКТЕР «ХОНДЫ-ПИЛОТ» И «ХОНДЫ CR-V». ОНИ ПО-ПРЕЖНЕМУ СОЛИДНЫ, СТРЕМИТЕЛЬНЫ И КОМФОРТНЫ.

выдерживает четырехкратную нагрузку на крышу (по американской методике IIHS). То есть вероятность, что крышу в случае опрокидывания сомнет, существенно уменьшилась. Обратная дорога, пощекотавшая нам нервы, завершилась благополучно. Да и на рейс мы успели. Неприятности сами собой скоро забылись, а в памяти остались яркие зелено-желтые тона гор Адыгеи и вполне приятные впечатления от обновленных «хонд». **ЗР**



Сиденья CR-V получили комбинированную обивку из кожи и алькантары. Зимой они не будут так морозить седоков, как полностью кожаные.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	HONDA PILOT	HONDA CR-V
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм:		
длина/ширина/высота/база	4875/1995/1845/2775	4570/1820/1675/2630
Объем багажника (VDA), л	1680	556
Снаряженная/полная масса, кг	2109/2765	1643/2080
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,9	12,2
Макс. скорость, км/ч	180	177
Топливо/запас топлива, л	A92/80	A95/60
Средний расход топлива, л/100 км	11,6	8,4
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	V6/24	P4/16
Рабочий объем, см^3	3471	1997
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	183/249 5700	110/150 6200
Крутящий момент, Н·м при об/мин	347 4800	192 4200
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	A5	A5
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/независимая, многорычажная	«Мак-Ферсон»/независимая, на сдвоенных рычагах
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	245/65R17	225/60R18

ДЕТИ ПРИРОДЫ

Распланировать маршрут по Карелии сложно: красот там много, месяца не хватит, чтобы все объехать. Дороги республики отличаются разнообразием, а к некоторым живописным местам подберешься только на специально подготовленном вездеходе. Посовещавшись, расставили путевые точки и определились с финишем – берег Белого моря, под Беломорском.

Стремясь обойти загруженную Ленинградскую трассу, поехали через Ярославль и Вологду. Шоссе неплохое. Да и не сильно загруженное. Радуемся, насколько же хорошо катятся машины. После заправки в Вологде взяли направление на Кириллов и далее к Вытегре. Здесь местами асфальт просто потрескался, но иногда попадаются такие воронки, словно местность совсем недавно обработал тяжелый бомбардировщик.

По мере приближения к Онежскому озеру пейзаж меняется. Краски вокруг становятся более яркими и насыщенными, особенно после грязно-бурых тонов

Большинство современных кроссоверов безвылазно обитают в городах. Но ведь у них куда более широкие возможности. А какие? **Денис Арутюнян** и **Сергей Воскресенский** отправились на «Киа-Спортидж» и «СанЙонге-Нью Актион» в Карелию. Фото **Константина Якубова**.

Смотрите на iPad: еще больше красивых фотографий

Московской области. Разница заметна и по неумолимому снижению скорости – все чаще вместо разбитого асфальта под колесами сырая и скользкая грунтовка. Лишь после поворота в сторону городка Пудож полегчало, темп снова стал расти. И все равно более тряский «Спортидж» то и дело отставал от «Актиона» – экипаж «Киа» жаловался по рации: чувствуют себя, словно на вибростенде.

Тем временем указатели пробега на остатке топлива в обеих машинах синхронно показывают малые значения. Исследование карты в навигаторе не успокоило: по его данным, до ближайшей заправки еще километров двести. И тут на обочине мелькнул спасительный знак! Впрочем, обрадовались рано: пудожская АЗС живо напомнила былые времена – ржавые бочки и скрипучие колонки явно поставили задолго до заката советской власти. Скрепя сердце, доливаем по 20 л. Зато, словно оправдываясь за качество топлива, намного лучше стала дорога: до Медвежьегорска домчали на одном дыхании.

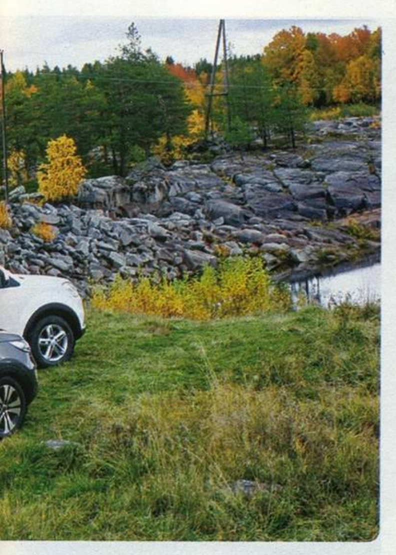


N64.48663°, E34.66381°. Около одного из шлюзов Беломорканала грех не остановиться и не полюбоваться на «каменную реку» – огромное пространство, заполненное водой и живописными валунами.

N62.92346°, E34.24728°. Порог на реке Кумса у поселка Падун позволяет почувствовать себя доктором Ватсоном у подножия гремящего Райхенбахского водопада.

N64.49844°, E34.67448°. Не доехав с десяток километров до Беломорска, стоит свернуть с трассы, чтобы посмотреть на знаменитые беломорские петроглифы. Правда, придется пройти от стоянки километра два пешком. Зато сможете полюбоваться не только живописным каменным плато в лесу, но и наскальными рисунками, которым 5000–6000 лет.





А когда мы уже затемно достигли ночлега, карельская природа явила нам одно из своих чудес – северное сияние!

Наутро отправились к одной из местных достопримечательностей – порогу у поселка Падун. Попытка съехать ради красивого кадра поближе к водопаду показала, сколь ограничен внедорожный потенциал машин. Дело не в приводе или шинах – для штурма природных заграждений кроссоверам просто не хватает дорожного просвета. А в траве прячутся опасные валуны... Так и ехали – крадучись, обязательно выставив помощника-впередсмотрящего. Но, несмотря на предосторожности, из-под «Актиона» раздалось-таки звонкое бам-м-м. К счастью, в контакт с булыжником вступил



ДОРОЖНЫЕ ЗАМЕТКИ: KIA SPORTAGE

Дизель, 2,0 л, 136 л.с., 6-ступенчатый автомат, комплектация Prestige, 1 329 900 руб.; пробег 2884 км, средний расход за время пробега 8,3 л/100 км.



Собираясь в путь, всерьез размышляли: в городе-то он хорош, но как проявит себя в дальней дороге? А в глубинке, где хорошего асфальта и не видели? Так и точит червячок сомнения, ведь яркость и выразительность машины, отменное оснащение – далеко не все, что от нее требуется.

Но общение со «Спортиджем» постепенно избавляет от скепсиса. Вроде бы поерзал на безвольно скользкой поверхности водительского кресла – а глядишь, привык. Затем – все больше и больше убеждаешься в верной чувствительности тормозов, чуткости рулевого управления, внятности акселератора, удобстве автомата. С каждым километром ровной дороги эмоций прибавляется. Он – резвый, даже резкий и очень послушный.

Что настораживает? Пожалуй, перепады настроения «Спортиджа». Например, утопив газ в пол, вдруг понимаешь: тяговые ресурсы исчерпаны гораздо раньше, еще при неполном дросселе. Да и тормоза порой вслед за первым резким кивком вдруг огорашивают слишком ранним вмешательством антиблокировочной системы. Зато управляемость остается стабильной и на удивление заводной: в поворотах это скорее легковой автомобиль, нежели кренистый и валкий кроссовер. Однако стоит ровному асфальту смениться поперечными волнами, ямами, колдобинами, яркие впечатления от машины рассыпаются как карточный домик.

Так понравившийся в городе острый руль в провинциальной жизни очень утомляет. Ведь на крупных ухабах «Спортидж» нередко норовит вильнуть в сторону, а его сверхчувствительная баранка еще и зажата откровенно мужским стабилизирующим усилием, из-за чего удерживать машину на траектории приходится силой.

Впрочем, это не самая неприятная особенность. В дальней дороге гораздо больше напрягают слишком жесткие и короткоходные (помните отменное поведение на ровном асфальте?) подвески, которые почти сразу «запираются», отказываясь демпфировать более-менее крупные дорожные неровности. В результате трясет так, что начинает болеть тело.

В общем, пробег поставил «Киа» на свое место: его сложно назвать полноценным кроссовером – больше похож на полноприводный универсал, причем с явным спортивным уклоном.



ДОРОЖНЫЕ ЗАМЕТКИ: SSANGYONG NEW ACTYON

Дизель, 2,0 л, 175 л.с., 6-ступенчатая механика, комплектация Elegance+, 999 000 руб.; пробег 2753 км, средний расход за время пробега 8,5 л/100 км.



Вряд ли кто-то станет спорить с тем, что «Актион» хорош в дальней дороге. Но если все же попытаться уточнить, вам ответят: «Наверное, нормально» – и безразлично пожмут плечами. В пути появляются мысли о просчетах в эргономике, далеко не самой удобной работе рычагом коробки передач. Компании стоит хорошенько поработать, доведя кроссовер хотя бы до близкого к современному уровня. Даже сиденья, на которых усаживаешься вроде бы удобно, через несколько часов ощущаешь аморфными и недостаточно цепкими. Единственное, что немного греет душу, – за такие деньги наивно ожидать яркого стиля и выверенной эргономики.

Но как только заканчивается хороший асфальт, приходит понимание: «СанЙонг» очень неплохо приспособлен к отечественным условиям. Подвески вполне уверенно справляются с нашими колдобинами, не вытряхивая душу. Причем они не то чтобы слишком мягкие – просто ходы подлиннее, чем у «Киа», что позволяет упругим элементам «дышать», до известного предела сглаживая пики вертикальных ускорений. В дальнем путешествии, особенно в глубинке, это – здорово!

Благодушно передвигаться по разбитым дорогам мешает немного несуразный, хотя и заводной дизель. Еще в обычных тестах мы отмечали его неуживчивый нрав с характерной вялостью почти до 2000 об/мин и неукротимым подхватом с последующей энергичной раскруткой аж до 4500 об/мин. На трассе, конечно, приспосабливаешься, порой даже позволяешь себе переключать передачи через одну. Но после каждого резкого маневра или обгона в душе остается осадочек: недоработали, не настроили, недоглядели. А если добавить сюда посредственную управляемость (в каждом повороте приходится бороться с кренами и огромным желанием машины вывалиться наружу)... Тогда главными достоинствами «Актиона» станут уже упомянутые невысокая цена и неплохая адаптация к российским условиям. Но общее впечатление таково: «Актион» – обыденный автомобиль, он разительно не похож на острый, заточенный именно на эмоции «Спортидж».

Какой из подходов правильный? Похоже, истина, как это часто бывает, посередине.





N64.55586°, E34.82977°. Заброшенный гранитный карьер неподалеку от Беломорска – мечта фотографа. Несмотря на то что глубина здесь не превышает полуметра, в нем даже водится рыбешка!

лишь нижний рычаг подвески, все осталось цело.

Теперь берем направление к Белому морю. Трасса М18 «Кола» полна контрастов. Местами она похожа на немецкий автобан, но обилие ремонтных работ очень часто заставляет снижать скорость, а порой и вовсе останавливаться минут на десять-пятнадцать, пропуская встречный поток. Хорошо, что за поворотом на Сегежу шоссе уже отремонтировали и можно держать вполне приличный темп. А вот свернув с трассы на Беломорск, мы оказались на коварной дорожке: она изобилует не только ухабами и выбоинами, но и закрытыми поворотами.

Не доехав до города километров двенадцать, начали искать указатель – где-то в окрестных лесах археологи



N64.55586°, E34.82977°. Чаша карьера оказалась достаточно мелкой, и мы могли запечатлеть эффектную демонстрацию возможностей кроссоверов. За кадром остались тренировочные проезды.

обнаружили древние петроглифы. Неприметные корявые буквы на облезлом столбе мы чуть не проскочили. Свернув с дороги и углубившись в чащу на километр, оказались на стоянке, а до самих наскальных рисунков доисторической эпохи предстояло еще пройти по тропинке около двух километров. Впрочем, об этой прогулке не пожалели: интересно посмотреть на первобытную живопись да и здорово просто насладиться красотой каменного плато, затерянного в глубине непроходимого леса.

Наконец, мы в Беломорске. Но конечная цель еще не достигнута: хотя формально город стоит на берегу моря, на самом деле он расположен в устье реки Выг. Решаем проехать еще десяток километров на север,



СТРАСТИ ПО ДИЗЕЛЮ

Выбранный маршрут совсем не изобиловал хорошими сетевыми заправками. И хотя мы на сомнительных АЗС не пировали, не заказывали «до полного», а заливали по 10–20 л, ближе к Медвежьегорску почувствовалось, насколько шумнее и жестче заработали дизельные моторы. «Спортидж», вкусив сельской солярки, впал в меланхолию и перестал адекватно реагировать на акселератор. Хорошо еще, что наметившиеся провалы в тяге сгладил автомат. Ну а «Актион» на неведомых дорожках пугал все увеличивающимися запаздываниями турбокомпрессора, что сделало езду еще более нервной. Более того, под нагрузкой возникало нечто похожее на детонацию. Первая же заправка хорошим топливом на федеральной трассе мгновенно вылечила оба автомобиля. Увы, глубинка, по крайней мере в северном направлении, пока не готова к легковой дизелизации. Ну а если вам все-таки пришлось уйти от проторенных путей, советуем очень тщательно выбирать класс топлива. В противном случае есть большая вероятность, в переводе на бензиновый язык, вместо 95-го залить в бак 76-й – со всеми вытекающими последствиями.

N62.91399°, E34.4986°. Переменчивая карельская погода за один день продемонстрировала все грани осени – от золотого солнышка до затяжного дождя и пронизывающего ветра. Нам же для фото на берегу Онежского озера любая погода хороша!

N62.23572°, E34.16441°. В поселке Березовка Кондопожского района побывали в современном рыбоперерабатывающем комплексе, известном на всю округу. Его продукция – охлажденная, мороженая, соленая и копченая рыба. В розницу цех, к сожалению, не торгует, но для нас сделали исключение – мол, грех отпустить москвичей без «улова»!

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	KIA SPORTAGE	SSANGYONG NEW ACTYON
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4440/1855/1645/2640	4410/1830/1710/2650
колея спереди/сзади	1614/1615	1573/1558
Объем багажника, л	564	486
Радиус поворота, м	5,3	5,5
Снаряженная/полная масса, кг	1675/2230	1672/2260
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,1	10,8
Макс. скорость, км/ч	180	179
Топливо/запас топлива, л	ДТ/55	ДТ/57
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	8,7/5,8/6,9	7,9/5,5/6,4
ДВИГАТЕЛЬ	дизельный	дизельный
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см^3	1995	1998
Степень сжатия	16,5	16,5
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	100/136 4000	129/175 4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	373 2000–2500	360 2000–3000
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	А6	М6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	4,65/2,83/1,84/1,39/1,0/0,77/3,39	3,54/1,91/1,18/0,81/0,73/0,63/3,91
Главная передача	3,20	2,97
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	235/55R18	215/65R16

N64.58064°, E34.91794°. Стоило прибыть в конечную точку маршрута, на берег Белого моря у поселка Растьнаволок, как природа порадовала радугой в небе.

N64.431067, E34.444284°. У Беломорска, возле поселка Сосновец, простояли на переезде 20 минут, пропуская необычайно длинный товарный поезд.

чтобы оказаться у соленой воды. Всего в десяти минутах езды обнаружили прямо у дороги заброшенный гранитный карьер и, естественно, не устояли перед соблазном сделать пару красивых кадров.

И вот мы на берегу Белого моря. Словно приветствуя нас, природа преподнесла сюрприз: над водой зависла полноцветная радуга. Пока фотограф ловил подходящий ракурс, мы размышляли о том, как хорошо хоть иногда выбраться из душного города. И как здорово, что наши автомобили, пусть и не без проблем, но главное – без потерь, одолели маршрут. Наверное, будь у них разум и душа, они вместе с водителями порадовались бы такой поездке: тоже ведь в определенном смысле дети природы. **ЗР**

ПО ПАЧКЕ БЕЛОМОРА

Как проехать от Онежского озера до Белого моря? Можно использовать карту, атлас или современный навигатор. А можно вооружиться... пачкой «Беломорканала» – ведь нам довелось побывать у водной артерии,



давшей имя знаменитым папиросам. Канал берет начало у Повенецкой губы Онежского озера, у поселка Повенец, что совсем недалеко от Медвежьегорска. На севере он впадает в Сорокинскую губу Белого моря, в устье канала расположен город Беломорск. Протяженность канала – 227 км, на нем расположено 19 шлюзов. Начав строительство в 1931-м, завершили его за очень короткий срок: девятнадцать (по некоторым данным, двадцать) месяцев. На строительстве работали более 100 тысяч заключенных ГУЛАГа, которых назвали заключенными каналоармейцами, сокращенно – з/к (именно отсюда родилось жаргонное слово «зек»). По разным оценкам, за время строительства погибло около 50 тысяч строителей.

Беломорско-Балтийский канал (ББК) важен не только как судоходная артерия. С 1949 по 1967 год здесь возвели Выгский каскад ГЭС (суммарная мощность – 240 МВт), состоящий из пяти ступеней. Чтобы подчеркнуть историческую ценность ББК, в последние годы вдоль него установили несколько памятников погибшим на строительстве каналоармейцам, включая деревянную церковь святителя Николая в Повенце. Но самую широкую известность, как и в прежние времена, каналу обеспечивает все та же пачка знаменитых папирос «Беломорканал», которые до сих пор производят в России и на Украине.

АСИММЕТРИЧНЫЙ МАРШ

На него интересно смотреть, его интересно снимать, на нем интересно ехать. **Антон Чуйкин** надеется, что и читать об этом автомобиле будет интересно.

Гимн асимметрии, праздник иррационализма, а может, возвращение к истокам? У автомобиля, выходящего на российский рынок в начале следующего года, одна дверь по левому борту и две – по правому. Из асимметричных предшественников мне с ходу вспоминается НАМИ-1 начала эпохи исторического материализма и вполне себе современный «Мини-Клабмен». И хотя между ними восемьдесят с гаком лет, вероятность встретить на улице вторую машину ненамного выше, чем первую... Ну, возможно, «Велостер» сумеет попадаться на глаза россиянам чаще? Я буду только рад, ибо смотреть, как у этого затейника распахиваются двери, – чистое удовольствие и отдых от скучной симметричной упорядоченности.

ЗАЧЕМ?!

Видел не утвержденный заказчиком рекламный ролик, где фигура в плаще и с косой (ясно, почему не приняли) вежливо открывает левую заднюю дверь подъехавшей машины, приглашая пассажирку выйти на проезжую часть. Под колеса налетающего грузовика. Как вы понимаете, с «Велостером» сюжет был иным: поцарапав когтями гладкую левую боковину, зловещая фигура в недоумении отступала. Чтобы (о, кровожадные рекламщики!) самой угодить под трейлер...

Натянуто? Безусловно. Мрачно? Да нет, скорее забавно.

Впрочем, сидящий на заднем сиденье «Велостера» и без всякого грузовика может так получить по башке, что товарищу с косой работы не останется. В доказательство привожу фото с предостерегающей наклейкой на кромке кормовой двери. Кроме стекла в опасной близости от макушки, рослому пассажиру грозит еще и край обивки потолка. Коллега, любезно согласившийся проводить меня в подземный гараж, крепко приложился лбом на спуске...

Правда, в отличие от него, я совершенно не склонен считать это недостатком: все же «Велостер» не хэтчбек, а купе с двумя полноценными и двумя не очень местами (2 + 2). А чтобы сделать обычное двухдверное (или трех-, считая крышку багажника) купе интереснее, парни из «Хёндай» чуть поджали правую дверь и пристроили за ней еще одну, персонально для тех, кто «плюс два». Удобно? Пожалуй. Но главное, повторюсь, – интересно.





Спереди он симпатичен, не более того. Зато с любого иного ракурса еще и самобытен.

Ух, сколько поверхностей! Все выпуклости «Велостера» должны совпасть со впадинами нашей жизни?

Обзор назад принесен в жертву оригинальному дизайну. В таком стекле у всех машин срезает крышу.

ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛЕДУЕТ

После столь необычной конфигурации кузова я уже готовился простить «Велостеру» нерезкую езду, подумав, что весь запал ушел в дизайн. Ничуть не бывало! Все эти валики на ковшах сидений и блестящие металлом педали в общем-то не кажутся большой натяжкой при 140-сильном моторе и относительно невеликой массе в тонну с небольшим. Прибавьте сюда еще замечательную коробку-автомат DCT с двумя сцеплениями, которая переключается ничуть не хуже, чем немецкие аналоги, – и, ей-богу, согласитесь, что эта машина носит звание купе по праву. Она в меру напориста и резва – тот нечастый, увы, случай, когда ходовые качества вполне соответствуют яркой внешности. Конечно, я не собираюсь вас убеждать, что это спортивный снаряд, но уж точно превосходит обычные авто на каждый день.

Интересно, кто будет ездить на интересном автомобиле? Попробуем ответить.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

HYUNDAI VELOSTER

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4220×1790×1400
Колесная база, мм	2650
Снаряженная масса , кг	1173–1206*
Объем багажника, л	440
Разгон 0–100 км/ч, с	9,7
Максимальная скорость, км/ч	201
Топливо/запас топлива, л	A95/50
Средний расход топлива, л/ 100 км	6,1–6,5*

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,6 л, 103 кВт/140 л.с. при 6300 об/мин, 167 Н·м при 4850 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М6 или А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «Мак-Ферсон»/ упругая поперечная балка, шины – 215/45R17, 215/40R18.

*В зависимости от трансмиссии.

ВЕСНА ДВАДЦАТЬ-ДВЕНАДЦАТЬ

Пока неизвестно, когда и почем выходит «Велостер» на российский рынок (отчасти этим объясняется скудость технических характеристик в таблице – официальная информация есть только об американских машинах), как ориентир называют расплывчатое «начало года». Что касается цен, в Штатах они начинаются с 17 тысяч долларов, а на Украине, например, с 24 тысяч. Ну, пусть в России машина будет доступна за 750 тысяч рублей. Кто их выложит?



ЕСЛИ ВЫ МОЖЕТЕ ЛЕВОЙ РУКОЙ НАРИСОВАТЬ КРУГ, А ПРАВОЙ ОДНОВРЕМЕННО КВАДРАТ – HYUNDAI VELOSTER ТОЧНО ДЛЯ ВАС. ЗАВИДУЮ!

Оцените затейливые дверные ручки, фигуристый блок климат-контроля и мультимедиа на центральной консоли. И усладу резвой души – спортивные накладки на педалях.

Полудвухместное сиденье: из общей посадочной формулы «Велостера» 2 + 2 за ним вторая часть. Рослым седокам плохо видно по сторонам, тесно в ногах и опасно в головах...

...что подтверждает уже переведенная на русский наклейка: «Закрывая багажник, будьте внимательны».

НЕ ТО ЧТОБЫ КОНКУРЕНТЫ

НАМИ-1 спроектировали в одноименном институте в Москве по мотивам чехословацкой «Татры-11», в 1927–1930 гг. выпустили на заводе «Спартак» 400 экземпляров. Руль справа, двери по диагонали (передняя – слева).

«Мини-Клабмен» – универсал, создатели которого вволю пофантазировали на тему дверей. Одна слева, полторы справа и две (точнее, одна двустворчатая) сзади. Он такой же клевый, как все «мини», начиная с первого. И такой же дорогой, как все машины нынешнего поколения: от 820 тыс. до 1 млн. 465 тыс. руб.

Думаю, человек молодой, не чуждый оригинальности, не боящийся бросить некий вызов и сесть в нежно-салатовое или отчаянно-алое авто. Не сильно семейный – машина маловата для этого. И, пожалуй, представляя себе молодую пару в «Велостере», за рулем я вижу скорее девушку. Скорее, но не обязательно: машина вполне универсальна.

Из нескольких вопросов, которые я сам себе задал в этой статье, без ответа остается только один: когда «Велостер» начнут продавать в Англии, сколько дверей будет справа? **ЗР**



ИЗОБРЕСТИ ВЕЛОСИПЕД

Каждая уважающая себя фирма разрабатывает гибридные силовые установки. Вот и «Пежо» успела запрыгнуть в набирающий ход поезд прогресса и даже закрепила за собой титул первопроходца. В чем именно, расскажет **Михаил Гзовский**. Фото автора.

Если открыть «Википедию» и набрать в строке поиска *hybrid car*, на вас обрушится лавина информации. Параллельные и последовательные, заряжаемые от сети, бензиновые и на биотопливе. Гибридные силовые установки ставят на мотоциклы (eCycle Inc.), автобусы (Volvo), карьерные самосвалы (Liebherr)... И даже замахиваются на самолеты (Boeing). А вот, казалось бы, лежащая на поверхности тема дизельного легкового гибрида оставалась незамеченной. Причина проста: рынок гибридов развит в первую очередь в США и Японии, где предпочитают ездить на бензине. Но мода наконец докатилась и до европейцев. Встречайте: первый в мире серийный дизель-электрический «Пежо-3008 HYbrid4».

Конструктивно 3008 HYbrid4 – типичный представитель параллельной схемы: оба мотора способны работать независимо друг от друга. Под капотом 2-литровый 163-сильный дизель HDi FAP с моментом 300 Н·м, вращающий передние колеса. Сзади 37-киловаттный электромотор, приводящий соответственно заднюю ось. Рядом блок управления и никель-металлогидридные аккумуляторы. Преимуществ у такой конструкции несколько. Это и удачная развесовка, и тот факт, что электрическую часть нетрудно сочетать с любым двигателем внутреннего сгорания и установить практически на любую модель. Отпадает необходимость в карданном вале, туннель которого частенько съедает место в салоне.

Минусы тоже есть – по крайней мере, если учитывать российскую специфику, о которой всегда задумываешься. Во-первых, электромотор расположен в опасной близости от асфальта; во-вторых, в 3008-м не предусмотрено место для запасного колеса. Впрочем, о перспективах гибрида в России чуть позже, а пока немного техники.

Паспортные данные поначалу смущают. Двигатель на «тяжелом топливе» выходит на пиковый момент при 1750 об/мин, электромотор – на сравнимых 1290 оборотах. Максимальная мощность дизеля достижима при 3850 об/мин. Получается, что «Пежо» едет лишь в узком диапазоне низких оборотов?

Все верно, но никакого дискомфорта от этого не испытываю. Низы могут, верхи не нужны! На машине 6-ступенчатая роботизированная коробка, передаточные числа которой подобраны с учетом экономичности и характеристики крутящего момента. Вдобавок предусмотрено четыре режима езды.

В положении *Auto* машина сама решает, на каком моторе ехать в тот или иной момент, использовать ли передний дизельный, или задний

электрический, или комбинированный полный привод. При этом расход топлива и выбросов CO_2 наиболее низкий (заявлено 99 г/км, то есть меньше, чем у «Тойоты-Приус»).

В городе, при активации режима *ZEV*, машина едет лишь на электротяге. Но это не значит, что едет медленно: 3008 HYbrid4 разгоняется до 70 км/ч и способен преодолеть до 4 км с нулевым выбросом. Если сбросить темп, то и дистанция увеличивается. Когда заряд батареи снизится до 50%, включится дизель и машина перейдет в режим *Auto*.

Если необходимо резко ускориться, воспользуйтесь режимом *Sport*. Обороты мотора немного повышаются, переключения происходят быстрее и чуть резче. Можно поиграть скоростями и с помощью подрулевых лепестков. Два мотора работают с полной отдачей, заметно меняя характер машины. От «экологической» ленцы почти ничего не остается – «Пежо» становится весьма быстрым и отзывчивым на команды.

Наконец, задействую полный привод: *4WD*. Теперь задние колеса получают до 40% общего момента практически с места. Примечательно, что задний привод не отключается, даже если аккумуляторы пусты, – в этом случае стартер начинает работать как 8-киловаттный генератор. Он же глушит и пускает автомобиль у светофора.

С нетерпением ждал кульминации тест-драйва – соревнований на экономичность. Организаторы, конечно, схитрили, проложив идеальный маршрут. Мы и глохли у стоп-линии на красном, и едва плелись в зоне ограничения скорости 30 км/ч, и катились с горки, возвращая энергию торможения. В общем, двигались в самом что ни на есть благоприятном для гибрида цикле. Из 33 минут езды 23 минуты мы с гибридом проехали исключительно на электротяге, показав неплохой результат: 4 л/100 км.

По дороге в аэропорт уже не экономил – нажимал на акселератор от души. И маршрутный компьютер тут же исправил показания: вывел

Результат моего эксперимента на экономичное вождение – 4,0 л/100 км. Говорят, кто-то сумел уложиться в 3,6 л.

Режимы работы трансмиссии и гибридной установки переключаются вращающейся ручкой на туннеле.



Интерьер у гибрида практически такой же, как у обычного 3008-го. Автомобиль хорошо подходит на роль семейного.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Peugeot 3008 HYbrid4

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4365×1837×1610
Колесная база, мм	2613
Колея спереди/сзади, мм	1532/1555
Объем багажника, л	1660
Разгон 0–100 км/ч, с	8,5
Максимальная скорость, км/ч	191
Топливо/запас топлива, л	ДТ/57
Расход топлива: загородный/городской/смешанный цикл, л/100	4,0/4,3/4,1

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный – Р4, 16 клапанов, 2,0 л, 120 кВт/163 л.с. при 3850 об/мин, 300 Н·м при 1750 об/мин; электромотор – 27 кВт при 2500 об/мин, 200 Н·м при 1290 об/мин; суммарная мощность гибридной установки – 147 кВт/200 л.с.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «Мак-Ферсон»/многорычажная; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 235/45R18.



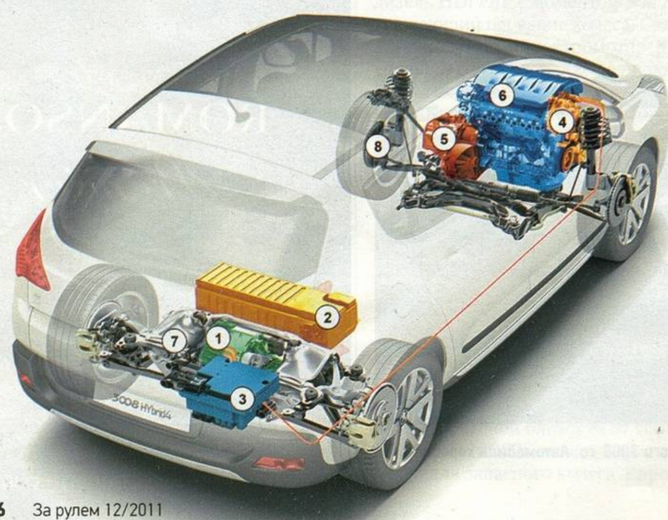
PEUGEOT 3008 HYbrid4: ГИБРИДНЫЙ ЭКСПЕРИМЕНТ НАД ДИЗЕЛЕМ МОЖНО СЧИТАТЬ УДАВШИМСЯ. ДЛЯ РОССИЙСКОГО ЖЕ ПОКУПАТЕЛЯ ВАЖНЕЕ, ЧТО ОН – ЕСЛИ ПОВЕЗЕТ – ПОЛУЧИТ ПОЛНОПРИВОДНУЮ ВЕРСИЮ МОДЕЛИ 3008.

на мониторе 7,3 л на сотню. Возможности прокатиться на дизельной машине без электромотора и сравнить ее с гибридом не выдалось, а жаль! Интересные были бы результаты. Хочется верить, что 3008 HYbrid4 придет в Россию и мы погоняем гибрид и дизель бок о бок.

Пока же решение о продаже модели в нашей стране не принято, соответственно нет и цен. Во Франции ценники на гибридах стартуют с 35 200 евро, из которых – спасибо правительству! – покупатели вычитают 2000 евро поощрительных. У нас на это надежд мало.

Уже заруливая на парковку, вдруг подумал: а ведь, формально говоря, «Пежо»... изобрел велосипед. Еще в 1920–1930-х дизель-электрические установки приводили в движение первые подводные лодки. Дизельные гибриды-прототипы катают другие фирмы, и не один год. Фокус в том, чтобы придумать свою, непохожую интерпретацию и продавать ее тысячами штук. В таком «велосипедостроении» компания собирается стать номером один в Европе. И не без оснований. **ЗР**

Схема гибридной установки и ходовой части «Пежо-3008 HYbrid4»: 1 – электромотор привода задних колес; 2 – блок высоковольтных батарей; 3 – система управления; 4 – устройство остановки и пуска дизельного мотора Stop & Start; 5 – шестиступенчатая роботизированная коробка передач ВМР6; 6 – дизельный двигатель HDi FAP для привода передних колес; 7 – многорычажная задняя подвеска; 8 – передняя подвеска типа «Мак-Ферсон».





Чтобы минимизировать расход, нужно удерживать стрелку в зоне *ECO*. Постепенно процесс затягивает и превращается в игру.

После поездки нетрудно проследить изменение расхода с разбивкой по пять минут и сделать выводы о собственном стиле вождения.



НЕСТИ ТЯЖЕЛО, БРОСИТЬ ЖАЛКО

«А ну-ка убери свой чемоданчик!» – Не проблема: если правильно подобрать автомобиль, загрузим и полдюжины. В сегменте практично-универсальных авто играют как традиционные «каблуки» «Пежо-Партнер Типи» и «Рено-Кангу», так и «подкаблучник» «Румстер». **Михаил Гзовский** собрал багаж со всей редакции и отправился с чемоданным настроением на полигон. Фото **Александра Кульнева**.



ПРЕДПОЛЕТНЫЙ ДОСМОТР

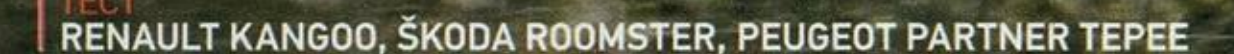
Знаете прилагательное, в котором три буквы *е* подряд? Длинношеее. Наши авто тоже богаты на парные гласные, возьмите хоть названия: Kangoo, Roomster, Tepee... Но самый «длинношеий» в компании – «Рено». Он опережает конкурентов во всех измерениях. Взобравшись на водительское кресло, чувствую себя вольготно, особенно радует простор над головой. Посадка специфическая – с грузовым оттенком. Вообще, с первых секунд знакомства я воспринял «Кангу» как коммерческое авто. Работать на таком – удовольствие, но расслабиться не выйдет.

Найти оптимальную посадку не удалось. Руль слишком близко к панели приборов и не регулируется по вылету. Придвинешься вперед – согнутые в коленях ноги быстро устают. Чтобы изменить наклон спинки сиденья (кстати, безвольного профиля), просовываю руку в щель между ним и дверью. Станции на аудиосистеме меняются нелогично – давишь на нижнюю кнопку, а тюнер ищет по волне вверх. Скоростью печки и температурой заведует ручка «два в одном». Дизайн передней панели и приборов неплох, но откровенно дубовый тисненый пластик к тому же надменно холоден.

Есть и удачи. Удобен ручник, напоминающий авиационные рычаги управления двигателем. Для наблюдения за детишками приспособили замечательное зеркальце над основным. Бардачок – бездонный.

«Румстер» – контрастный душ: в сиденье падаешь, а не карабкаешься. Посадка, диапазоны регулировок кресла и его профиль, расположение руля, усилия на педалях – все безупречно на фоне соперников. Или почти безупречно: наш рослый приборист поворчал на квадрат консоли, которую периодически задевал правой ногой. Но, пообвыкнув, затих.







Renault Kangoo

Первое поколение представлено в 1997 году в пассажирском и грузовом вариантах, модернизировано в 2003-м. Нынешний «Кангу» продается в Европе с 2008-го в четырех модификациях, в России – с единственным мотором.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,6 л (84 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Authentique, Expression.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км либо 2 года без ограничения пробега, межсервисный пробег – 15 000 км или 12 месяцев, 128 дилерских центров.

ЦЕНА БЕЗ ОПЦИЙ: 602 000–672 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,6 л, бензин, 84 л.с., 5-ступенчатая механика, Expression, опции, 708 550 руб.



Škoda Roomster

Прототип показали в 2003 году, серийный «Румстер» дебютировал на женевском автосалоне в марте 2006 года.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,2, 1,4 и 1,6 л (105 и 86 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механическая, 6-ступенчатый автомат, 7-ступенчатая роботизированная.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Active, Scout.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный пробег – 15 000 км или 12 месяцев, 100 дилерских центров.

ЦЕНА БЕЗ ОПЦИЙ: 599 000–775 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,6 л, бензин, 105 л.с., 6-ступенчатый автомат, Scout, опции, 821 000 руб.



Peugeot Partner Tepee

«Партнер» первого поколения появился в 1997 году и был модернизирован пять лет спустя. В 2008-м дебютировало второе поколение.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновый и дизельный, 1,6 л (120 и 90 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Access, Active, Outdoor.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный пробег – 15 000 км или 12 месяцев, 70 дилерских центров.

ЦЕНА БЕЗ ОПЦИЙ: 590 000–699 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,6 л, дизель, 90 л.с., 5-ступенчатая механика, Outdoor, 861 600 руб.



А что «Пежо»? Судя по силуэту, «Партнер» – почти клон «Кангу». И все же настроение в нем другое. Быть может, он не столь современен, несколько эклектичен, зато душевности в нем побольше: чуть человечнее материалы, чуть удобнее, хотя и жестче, сиденье. Устроиться здесь легко водителю практически любой комплекции и роста. Чем «Пежо» схож с «Рено», так это посадкой: она тоже высокая, только в «Партнере» еще и руль по-автобусному завален к горизонту.

Мнение водителя, конечно, важно, но и пассажиры имеют право голоса. И когда рабочий день на полигоне заканчивается, неизменно возникает вопрос: на чем ехать в гостиницу? «Румстер» отпадает сразу. Нам очень понравилась концепция двух съемных задних сидений и центрального «пуфика». Если кинуть его в багажник, а кресла сдвинуть ближе к продольной оси, то получается отменный четырехместный салон, в котором задняя парочка даже не касается друг друга. А если нас пятеро? Тогда терпите все прелести узкого салона. Среднему пассажиру придется еще и пристраивать ноги в обход массивного туннеля.

Совсем другое дело «Рено»: ехать в «Кангу» впятером можно даже в демисезонной одежде; отдельная радость – сдвижные двери, стекла в которых не только опускаются, но и жужжат электроприводами. Единственная претензия – под низко посаженными передними сиденьями маловато места для ботинок.

«Пежо» тоже не промах. Хотя формально ширина салона в задней части такая же, как в «Румстере», субъективно «Партнер» просторнее. К тому же здесь удобнее сиденье. А вот конструкция сдвижных дверей другая: вместо полноценных окон лишь форточки. Хватит ли этого для вентиляции? Узнаем на ходу.

РУЧНАЯ КЛАДЬ

Какая из машин более ручная? Первым в мои руки лег руль «Рено». «Типи» вызвал нарекания с первого старта. Длиннющий ход педали сцепления, которое схватывает лишь под занавес, не способствует удобству троганья. Предположим, это проблема конкретного экземпляра, намотавшего под 15 000 км. Но дальше – больше. Звучно и даже заманчиво щелкающий рычаг 5-ступенчатой коробки передач разочаровал невнятными ходами – это уж явный недочет конструкции.

Двигатель? Никакой! По заявлению фирмы, ее «каблук» способен увезти более 600 кг. Мы не проводили экспериментов с полной загрузкой, но даже с одним водителем «Кангу» безнадежно медлителен. Крутить бензиновый 84-сильный мотор так же бесперспективно, как пытаться пройти паспортный контроль с ружьем на плече. Езда внатяг тоже не в радость; хорошо хоть, мотор не глохнет на оборотах, близких к холостым. Не глохнет, но и везти не собирается. Полминуты для разгона с 80 до 120 км/ч? Назвать это эластичностью язык не повернется.

Доставшийся нам «Румстер» – с 6-ступенчатым автоматом и, как любят говорить в фирменных пресс-релизах, «проверенным временем» мотором мощностью 105 л.с. Это совсем другая песня! «Шкода» легче «Рено» на 174 кг и стартует словно пушинка. Коробка с минимальными задержками перебирает передачи и охотно позволяет мотору выходить на пик мощности при 5600 об/мин.

Наш измерительный комплекс уравнял «французов» в скорости набора первой (и единственной) сотни. Грустные 17 с копейками секунд, не разгон – одышка. «Пежо» мощнее, но и тяжелее «Рено». Но насколько приятнее контролировать тягу дизельного «Партнера»! Преимущество в 87 Н·м в пользу «Пежо» означает, что дергать рычаг механики можно

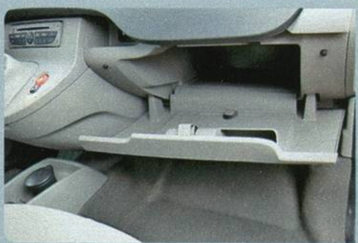
RENAULT KANGOO





» Тахометр «Кангу» в принципе не нужен – мотор не любит высокие обороты, а на низах глохнуть не желает. Но – не везет.

« В «Рено» не покидает ощущение коммерческого автомобиля: домашнего уюта маловато, хотя салон нарисован интересно.



» Добраться до недр глубокого бардачка «Рено» с водительского места непросто.

ŠKODA ROOMSTER





» Размеченный до 240 км/ч спидометр – неприкрытая лесть. Впрочем, «Шкода» оказалась наиболее быстрой в компании, разогнавшись до 171 км/ч.

« Чешская машина, контрастируя с оппонентами, дарит абсолютно легковое чувство и в статике, и в динамике.



» Двухэтажный бардачок «Шкоды» удобнее для сортировки мелочи.

PEUGEOT PARTNER TEPEE







» К приборам «Партнера» не придется привыкать, разве что к типично французской нечетной оцифровке спидометра.

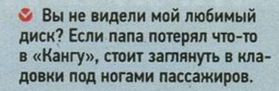
« Интерьер «Пежо» ненамного, но все же более домашний в сравнении с салоном «Рено». Однако до эргономического идеала «Шкоды» ему далеко.



» Перчаточный ящик «Партнера» наименее вместительный, зато разделен на три части.



Крутилка управления скоростью вентилятора и температурой необычна и требует привычки.



Вы не видели мой любимый диск? Если папа потерял что-то в «Кангу», стоит заглянуть в кладовки под ногами пассажиров.



Салонное зеркальце «Кангу» над основным – отличная штука для контроля ситуации в «игротеке» на заднем сиденье.



Устроить пикник в длинной дороге? В «Рено» для этого прекрасно подойдут откидные столики.



В тяжелую «челюсть» центральной консоли «Румстера» водители ростом под 190 см упираются коленом.

Под водительским сиденьем «Румстера» сделан емкий тайник: сюда влезет, например, сменная обувь.



Немецкая рациональность заметна в каждой мелочи «Румстера»: есть и крючки, и карманы, и полку можно закрепить на разной высоте.



В «Шкоде» предусмотрена продольная регулировка боковых сидений и изменение угла наклона спинок.



Создателям «Пежо» в фантазии не откажешь: где еще увидишь такую чудную консоль с двумя черными дырами?

Выдвижной ящик «Партнера» удобнее и вместительнее, чем кладовка «Румстера».



Бардачок за козырьком приборного щитка – отличная идея!



Под ковриками «Пежо», как и в «Рено», пара емких ящиков.

гораздо реже (и это радует, учитывая размашистый и неточный механизм выбора передач). Сравните эластичность «французов»: «Пежо» почти вдвое живее в переходных режимах, поэтому обгоны даются ему заметно легче и безопаснее.

Впрочем, не мотором единым. На прямых участках шоссе машины явно предпочитают невысокие скорости, желательно в штиль. Наиболее метеозависимый – «Рено»: высокий кузов восприимчив к порывам ветра. Съезжаю с шоссе на извилистую двухрядку, – тут-то и начинаются настоящие приключения. Легкий и почти пустой руль создает у водителя иллюзию послушности машины. В первом же быстром и крутом вираже я заложил такой крен, что уже морально подготовился рассказать, как положил «каблучок» на бок. К счастью, обошлось.

В «Пежо» пересел с опаской. И напрасно! Шасси «Партнера» настроено интереснее, кузов и центр тяжести пониже. Руль воспринимается на прямых почти таким же безвольным, как у «Рено», но наливается адекватным усилием, стоит отклонить баранку от нуля. Да и команды «Типи» выполняет заметно лучше – никаких запаздываний с изменением курса, нет и пугающих заносов в пределе.

Но обоим так же далеко до «Румстера», как кошельку из кожзаменителя до портмоне из крокодиловой кожи. «Шкода» штурмует казавшиеся опасными повороты без намека на крен, не пискнув шинами и не заставляя водителя моргнуть глазом. Впрочем, нужно ли утюжить повороты по дороге на отдых?

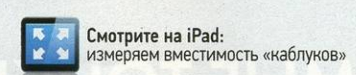
БИЛЕТ В БИЗНЕС-КЛАСС

Ну что, махнем с семьей к морю или хотя бы на дачу? Если у вас маленькие дети, будьте готовы, что «Кангу» их укачает и в лучшем случае они уснут. Пока машина скакала по «лежачим полицейским» в городе, я не мог нарадоваться на комфортную подвеску, позволяющую не сбрасывать скорость перед ухабами. Но за городом доминируют другие качества. Даже на идеальных (по российским меркам) шоссе «Рено» раскачивается так, что и невосприимчивые пассажиры вскоре начинают позевывать под аэродинамический аккомпанемент. Ветер с трудом пропускает «Кангу», обтекаемость которого немногим лучше, чем у чемоданов, что в багажнике. Ветер свистит в зеркалах и релингах крыши. Салон потрескивает панелями, камешки стучат в арки. В общем, по самолетным стандартам типичный эконом-класс, если не сказать лоу-костер.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	RENAULT KANGOO	ŠKODA ROOMSTER	PEUGEOT PARTNER
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм:			
длина/ширина/высота/база	4213/1830/1882/2697	4214/1684/1607/2620	4380/1810/1862/2728
колея спереди/сзади	1520/1530	1420/1484	1505/1554
Объем багажника, л	660	509–560	505
Радиус поворота, м	5,35	5,25	6,0
Масса снаряженная/полная, кг	1337/1923	1278/1733	1430/2065
Время разгона 0–100 км/ч, с	15,8	12,5	15,0
Максимальная скорость, км/ч	158	180	160
Топливо/запас топлива, л	А95/60	А95/55	ДТ/60
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,6/6,7/8,1	10,2/6,0/7,5	7,0/5,0/5,7
Выбросы CO_2, г/км	192	180	150
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый	дизельный
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, $см^3$	1598	1598	1560
Степень сжатия	9,5	10,5	18,0
Мощность, кВт/л.с.	62/84 при 5500 об/мин	77/105 при 5600 об/мин	66/90 при 4000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	128 при 3750 об/мин	153 при 3800 об/мин	215 при 1750 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	М5	А6	М5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	3,73/2,04/1,39/1,10/0,89/–/3,55	4,15/2,37/1,56/1,16/0,86/0,69/3,39	3,45/1,87/1,16/0,82/0,66/–/3,33
Главная передача	4,36	3,61	4,29
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	205/65R15	195/55R15	215/55R16







Высоченная крыша не только добавляет пространства и воздуха салону «Кангу», но и позволяет пристроить кладовку над головой.

Задние сиденья «Кангу» не снимаются и не раскладываются в горизонталь.





Если вынуть среднюю часть и сдвинуть сиденья к центру салона, «Румстер» превращается в четырехместный.

Задние сиденья «Румстера» вынимаются легко, тогда в багажник хоть холодильник грузи.





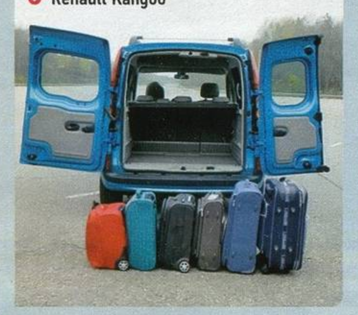
Уникальная опция «Типи» – потолочный багажник для длинномеров. Настоящая мечта хоккеистов!

Второй ряд в «Партнере», как и в «Румстере», тоже можно вынести из салона. Но механизм фиксации не столь удачен.

ПРАВИЛА ПРОВОЗА БАГАЖА

Экспериментальным путем выяснили: чуть меньший, по нашим замерам, багажник «Румстера» более требователен к процессу загрузки: незащищенный бампер легко поцарапать. «Рено» защитил краску пластиковым порогом, а «Пежо» и вовсе неуязвим благодаря неокрашенному пластику. Безусловный лидер по объему багажника – «Пежо», в который влезло на два багажных места больше. Огромная пятая дверь «Типи» не даст подъехать впритык к месту погрузки, а открывать ее следует аккуратно, чтобы не получить хук. Зато под ней нетрудно спрятаться от дождя! Распашные (на 180°) задние двери «Рено» удобны, но требуют запаса пространства по бортам. К тому же рамки дверей ухудшают обзор.

Renault Kangoo



Škoda Roomster



Peugeot Partner Tepee



РАЗГОН и МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ



ЭЛАСТИЧНОСТЬ





*Селектор передач в положении D.

ВЫБЕГ







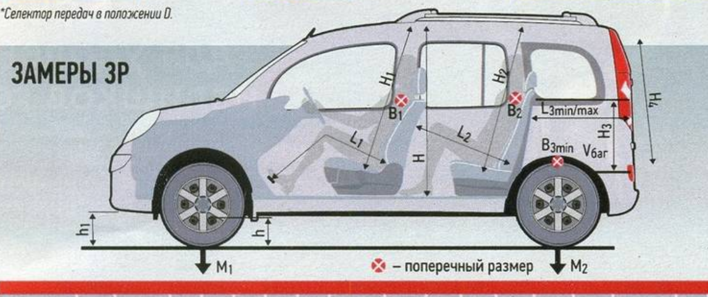
ТОРМОЖЕНИЕ со 100 км/ч

RENAULT KANGOO
путь 39,0 м
замедление 9,9 м/с²

ŠKODA ROOMSTER
путь 39,0 м
замедление 9,9 м/с²

PEUGEOT PARTNER
путь 39,5 м
замедление 9,8 м/с²

ЗАМЕРЫ ЗР



Модель	L₁, мм	L₂, мм	H, мм	H₁, мм	H₂, мм	B₁, мм	B₂, мм	L3min/max, мм	B3min, мм	H₃, мм	H₄, мм	Vбаг., л	M₁, кг (%)	M₂, кг (%)	M (M1+M2), кг	h, мм	h₁, мм
RENAULT KANGOO	1000–1170	610–810	1215	1140	1130	1440	1390	860/1665	1125	530	1085	396	828 (57)	630 (43)	1458	185*	240
ŠKODA ROOMSTER	970–1170	530–660–915	1295	1095	1020	1345	1345	800/905/1660	1005	615	885	392	753 (59)	531 (41)	1284	125	200
PEUGEOT PARTNER	1000–1140	650–890	1300	1125	1060	1465	1345	885/1710	1190	600	1125	488	887 (59)	620 (41)	1507	165*	250

*По защите двигателя.

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
RENAULT KANGOO	8	7	9	9	9	8	7	8	7	7	8	8	10	9	7	8,1
ŠKODA ROOMSTER	9	8	8	8	8	8	9	8	9	8	8	9	7	9	8	8,2
PEUGEOT PARTNER	9	8	10	9	9	10	7	8	8	7	9	8	9	8	7	8,4

RENAULT KANGOO
+ Простор на заднем сиденье, неплохая плавность хода, удобная посадка назад, просторный салон, огромный дорожный просвет.
– Недостаток мощности, высокий уровень шума, нечеткая управляемость, эргономические огрехи, дешевая отделка.

ŠKODA ROOMSTER
+ Комфортное рабочее место водителя, великолепная трансмиссия, точность в управлении, необычная концепция трансформации.
– Тесноватa для пятерых, невелик дорожный просвет, не любит плохих дорог.

PEUGEOT PARTNER
+ Огромный багажник, съемные задние сиденья, хорошая обзорность и плавность хода, уютный салон, достойная управляемость.
– Вибронагруженность от дизельного мотора, маловато мощности, задние окна можно лишь немного приоткрыть.

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



Во втором ряду «Рено» просторнее конкурентов в плечах, но места для ступней впритык.



Улыбаться на заднем сиденье «Шкоды» хочется, только если едешь здесь вдвоем.



Салон «Пежо» поуже, чем у «Рено». Зато здесь больше места в ногах и удобнее профиль сидений.

Коли дорога до дачи приличная, «Шкоду» рекомендовать можно смело. А вот на проселки «Румстер» смотрит с брезгливостью. Обратная сторона великолепной управляемости – жесткость подвесок, которые могут и замкнуться на ходе сжатия, если гнать быстрее разумного. Но это единственный повод для придирки к «подкаблучнику». Двигатель «Румстера» звучит грубовато, но не раздражающе, в отличие от мотора «Кангу», вечно сетующего на нелегкую судьбину. Звукоизоляция в целом тоже хороша, на холостом ходу полностью отсутствуют и вибрации.

«Пежо» заметно мягче «Шкоды», однако чуть жестче «Рено». Но, как говорят англичане, at the end of the day, – в конце дня «Партнер»



выбивается в лидеры по части ездового комфорта. «Типи» сочетает в себе терпимость к неровностям асфальта с отличным демпфированием пологих волн. Шины более голосисты, чем у чешской машины. Естественно, никуда не спрячешься и от типично дизельного тремора на светофорах, который умеренно сильно передается на руль, но почти незаметен пассажирам. Удивительно, но огромные лопухи наружных зеркал хранят аэродинамическое молчание даже на скорости, чреватой четырехзначным штрафом.

Что ж, мы почти приехали. Не упустим весьма важную в наших реалиях особенность. Если до порога загородного дома или излюбленного места пикника путь зимой заснежен, а летом в колеях, одна из машин из игры выбывает сразу – «Шкода-Румстер». Расстояние от нижней точки до асфальта всего 125 мм, причем защиты моторного отсека нет. Остается «Пежо» со 165 мм клиренса или «Рено» и его рекордные 185 мм.

Как всегда в жизни, придется выбирать. Путешествовать налегке и беззаботно или неспешно прогуляться до труднодоступной «заимки». Ну или... набрать вещей с запасом. Решайте! Везти? А может, лучше бросить? **ЗР**



Михаил Гзовский:

«Довольно неожиданно для меня концептуально схожие «Рено» и «Пежо» оказались разными и на ходу, и с точки зрения практичности. Ну а «Шкода» покорила в первую очередь ездовыми качествами».

ПАЛАТА МЕР И ВЕСОВ

Сезон полноценных полигонных замеров закончился. Его итоги подводит Сергей Канунников.

За неполный (с января по ноябрь) 2011-й на наших групповых тестах побывали 66 автомобилей самых разных марок, классов, цен, параметров. Скажем, наиболее мощный «Рейндж-Ровер Спорт» – с мотором в 520 л.с., а слабенький «Ситроен-С1» – всего-то 68-сильный.

Более половины испытанных автомобилей прошли динамические замеры (разгон, торможение, максимальная скорость, выбег). Остальные, попавшие на тесты зимой, поздней осенью и ранней весной, – лишь статические (снаряженная масса, дорожный просвет, объем багажника, размеры салона). Конечно, выявились рекордсмены. Например, «Ауди-А6» выиграл сразу в трех номинациях: у него самая высокая максимальная скорость, лучшие тормоза и разгон. К слову, «Ауди» разогнался до 100 км/ч в 3,8 раза быстрее, нежели аутсайдер сезона в этой номинации «Грейт Уолл-Ховер». А вот еще забавный факт: самый тяжелый автомобиль – «Ниссан-Патруль» имеет снаряженную массу, более чем троекратно (!) превышающую массу «Ситроена-С1»...

В общем, подводя итоги года, мы решили сравнить автомобили по наиболее интересным параметрам, выделив самые-самые...

САМЫЕ БЫСТРЫЕ

Модель	Максимальная скорость, км/ч
«Ауди-А6 3,0 кваттро»	255,8
БМВ-535ix	250,6
«Мерседес-Бенц Е 350 Фирматик»	246,9
«Шкода-Октавия 1,8 TSI»	214,2
«Пежо-308» (150 л.с.)	199,6

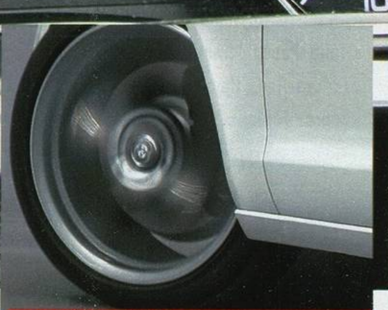
САМЫЕ МЕДЛЕННЫЕ

Модель	Максимальная скорость, км/ч
«Шевроле-Нива»	139,8
«УАЗ-Патриот Спорт»	152,2
«Сузуки-Сплэш»	153,7
«Ситроен-С1»	155,4
«Киа-Пиканто»	158,1

Смотрите на iPad: переносим цифры в реальность







САМЫЕ РЕЗВЫЕ

Модель	Разгон 0–100 км/ч, с
«Ауди-А6 3,0 кваттро»	6,3
БМВ-535ix	6,8
«Мерседес-Бенц Е 350 Фирматик»	7,4
«Шкода-Октавия 1,8 TSI»	8,4
«Пежо-308» (150 л.с.)	9,9

САМЫЕ МЕДЛИТЕЛЬНЫЕ

Модель	Разгон 0–100 км/ч, с
«Грейт Уолл-Ховер Н3»	23,2
«Шевроле-Нива»	22,0
«Ситроен-С1»	16,8
«Чери-Бонус»	16,7
«УАЗ-Патриот Спорт»	16,2

ЛУЧШИЕ ТОРМОЗА

Модель	Тормозной путь со 100 км/ч, м
«Ауди-А6 3,0 кваттро»	36,0
БМВ-535ix	36,5
«Опель-Астра»	37,0
«Мерседес-Бенц Е 350 Фирматик»	38,0
«Шкода-Йети»	38,0

ХУДШИЕ ТОРМОЗА

Модель	Тормозной путь со 100 км/ч, м
«УАЗ-Патриот Спорт»	60,0
«ЗАЗ-Шанс»	48,2
«Шевроле-Нива»	48,0
«Лада-Калина»	45,2
«СанЙонг-Актион»	44,8





НАША МЕТОДИКА

Разгон, максимальную скорость, тормозной путь и уровень шума мерим на динамометрической дороге полигона с помощью комплекса V-Box. В автомобиле водитель и приборист. Все потребители (кондиционер, вентилятор отопителя, магнитола и пр.), за исключением фар ближнего света (требование безопасности), выключены. Водитель разгоняется максимально эффективно, переключая передачи без сброса газа. На автомобилях с автоматической коробкой рычаг – в положении *D*.

САМЫЕ ЛЕГКИЕ

Модель	Снаряженная масса, кг
«Ситроен-С1»	871
«Киа-Пиканто»	983
«Сузуки-Свифт»	1008
«Шевроле-Спарк»	1010
«Сузуки-Сплэш»	1065



САМЫЕ ТЯЖЕЛЫЕ

Модель	Снаряженная масса, кг
«Ниссан-Патруль»	2859
«Тойота-Ленд Крузер 200»	2698
«Рейндж-Ровер Спорт»	2721
«Джип-Гранд Чероки»	2443
«Порше-Кайен»	2378

САМЫЕ ВЫСОКИЕ

Модель	Минимальный дорожный просвет, мм*
«Ниссан-Патруль»	275
«Джип-Гранд Чероки»	275
«Ленд-Ровер Фрилендер»	235
«Тойота-Ленд Крузер 200»	225
«Порше-Кайен»	220

*Для моделей с регулируемым клиренсом – максимальное значение.



САМЫЕ НИЗКИЕ

Модель	Минимальный дорожный просвет, мм*
«Мерседес-Бенц Е 350 Фирматик»	115
«Фольксваген-Пассат»	120
«Ауди-А6 3,0 кваттро»	120
«Ситроен-С1»	120
«Форд-Фокус»	130



САМЫЕ ВМЕСТИТЕЛЬНЫЕ

Модель	Объем багажника, л
«Тойота-Ленд Крузер 200»	624
«Ниссан-Патруль»	536
«Тойота-Кэмри»	480
«Хёндай-Соната»	464
«Шкода-Суперб»	464



НАША МЕТОДИКА

Снаряженную массу измеряем с полностью заправленным топливным баком и иными емкостями для технических жидкостей, со штатным набором – запасное колесо и инструмент. Багажники мерим кубиками объемом 8 л и 4-литровыми параллелепипедами (последние – трех вариантов), укладывая их как можно плотнее. В универсалах задние сиденья не сложены, мерные предметы грузим до нижней кромки стекол. Такая методика максимально приближена к реальной жизни – имитирует предметы, обычно перевозимые в автомобилях.



НАИМЕНЕЕ ВМЕСТИТЕЛЬНЫЕ

Модель	Объем багажника, л
«Ситроен-С1»	136
«Шевроле-Спарк»	136
«Киа-Пиканто»	156
«Сузуки-Сплэш»	156
«Сузуки-Свифт»	180



Чья нашемарочка самая привлекательная? Кому нужны октановые числа? Годится ли «дизельное» масло для бензинового мотора? Заезжайте в предновогодний почтамт – выясним!

ВЕРНИТЕ ПЯТЫЙ ПУНКТ!

Самый известный параметр бензина – его октановое число. С формальной точки зрения оно характеризует только возможность использования данного топлива в автомобилях с меньшей или большей степенью сжатия рабочей смеси, и не более того. Но важно и другое: по экономическим и экологическим свойствам 80-й и 92-й могут быть ничуть не хуже, чем 95-й и 98-й бензины, поскольку полностью отвечают требованиям действующего Технического регламента («О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и топочному мазуту») – кроме собственно октанового числа. Учитывая именно эти соображения, пятым пунктом регламент допустил использование 80-го и 92-го бензинов при условии соответствия их качества требованиям, оговоренным в Приложении № 1.

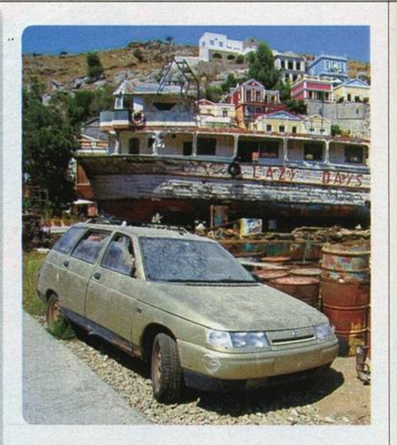
Это вполне обоснованное допущение, ведь более 60% машин автопарка в странах Таможенного союза имеют степень сжатия, допускающую применение низкооктановых бензинов. Поэтому, пока существует реальная потребность в этих топливах, нет никаких оснований торопиться с запретом их применения. Тем большее удивление вызывают опубликованные изменения регламента, согласно которым не только отменяется пункт 5, разрешающий применение высококачественных 80-х и 92-х бензинов, но и приведено революционное предложение вообще выбросить из контролируемых параметров показатель «октановое число»!

И это еще не всё. Важную роль в регулировании топливного рынка в условиях России играет также обязательная сертификация основных видов топлив. Мне могут возразить: дескать, на Западе все горюче-смазочные материалы подлежат добровольной сертификации – и ничего, живут... Все верно, но, к сожалению, такой подход в современных российских условиях неприменим. Ведь упомянутая «добровольность» кажущаяся: на Западе статус сертификации настолько привычно высок, что реализовать несертифицированную продукцию практически невозможно. Это однозначно будет воспринято как попытка сбыть что-то заведомо некондиционное или же произведенное незаконно. А в случае каких-то претензий со стороны покупателя отсутствие сертификата станет отягчающим обстоятельством для производителя при разбирательстве в суде.

В нашей стране, к сожалению, пока реально действует только «обязательность». Ее можно проконтролировать и тем самым защитить массового потребителя от некачественной продукции. Теперь же наносится двойной удар: предлагают не только убрать из перечня контролируемых параметров бензина октановое число, но еще и заменить обязательную сертификацию добровольной! Неужели не ясно, что сегодня отменить в России обязательность сертификации топлив – значит обречь массового отечественного потребителя страны на беззащитность и полный хаос?

Итоговые результаты этого хаоса, мягко говоря, непредсказуемы. От правительства в недалеком будущем потребуются очень жесткие, шоковые меры для устранения его результатов.

Эдуард Мохнаткин, д.т.н., профессор, академик МАНЭБ



В ГРЕЦИИ ВСЁ ЕСТЬ

Фото сделано на побережье греческого острова Сими (рядом с Родосом) – родной до боли автомобиль брошен на свалке вместе со старой яхтой... Вот уж точно lazy days нашего автопрома!

Антон и Жанна Козловские, Самара

ИЗНОСУ НЕ БУДЕТ

Этот трактор с прицепом сделал мой отец лет тридцать назад. И продолжает им пользоваться.

Юлия, с. Добрыниха, Московская обл.



Дизельное для бензинового

Пожалуйста, рассудите наш спор: можно ли моторное масло для дизельных двигателей заливать в бензиновый мотор? Если можно, то как оно повлияет на моторные показатели и надежность по сравнению с маслом, предназначенным для бензиновых двигателей?

Станислав Цыганок

От редакции. *Заливать можно. Как нам пояснили на кафедре ДВС Петербургского политехнического университета, современные тенденции «маслостроительства», по сути, убирают градацию «бензин-дизель» в моторных маслах. А вообще, дизельные масла по сравнению с бензиновыми обладают более высокими моющими свойствами (они для бензинового мотора избыточны, но не вредны) и лучшими защитными функциями, предохраняя узлы трения при более высоких механических нагрузках. Это требует соответствующей вязкостной характеристики и увеличенного содержания противоизносных присадок. В худшем случае немного переплатите, поскольку это масло обычно дороже. Кроме того, возможна небольшая, практически незаметная потеря в экономичности мотора, компенсируемая увеличением ресурса.*

ФЭСТ или контрафакт?



В материале «Аптечка: поставить крест» (ЗР, 2011, № 8) мы рассказывали об удручающем состоянии рынка автомобильных аптечек. Этот бизнес стал для торговцев беспроигрышным. Свое мнение о статье высказывает директор костромского предприятия ФЭСТ **Владимир Михайлов**.

Качество фирменных аптечек от ФЭСТа не должно вызывать сомнений. Правда, есть одна проблема: бинты, которые ФЭСТ сам не производит, а закупает, находятся в герметичной упаковке – нет возможности их проверить. Мы не снимаем с себя ответственности за комплектующие и пытаемся разобраться, откуда берется бракованный продукт. Считаем, что некачественные бинты встречаются в контрафактных аптечках, которые сегодня буквально наводнили рынок. На фирменном футляре обязательна голограмма. Сама аптечка – в герметичной заводской упаковке, поэтому в магазине ее содержимое не посмотришь, но настоящее изделие практически утрамбовано, поэтому при встряхивании не издает звуков, а рука при этом ощутит тяжесть.

В планах предприятия – изготавливать весь ассортимент, которым комплектуется аптечка. Только тогда можно будет уверенно заявлять, что мы гарантируем качество.

От редакции. *Пока только ФЭСТ отреагировал на нашу публикацию – остальные фирмы хранят молчание. Добавим также, что производитель всегда несет ответственность за качество продаваемого товара. В противном случае покупатель так и будет сталкиваться с короткими обрезками марли вместо полноразмерных бинтов.*

НАШЕМАРОЧКИ – ИТОГИ 2011 ГОДА

По итогам уходящего года лучшим признано фото, присланное Александром Колинько из Орла. Победителя просим связаться с редакцией – его ждет памятный приз.
Конкурс продолжается! Всех, кто заметил и сфотографировал разного рода необычные, забавные и просто прикольные автомобильчики, приглашаем и в новом году присылать свои фото. Лучшие, конечно же, опубликуем и отметим!





КОНКУРС НЕОБЫЧНОСТЕЙ

Зарулевцы! Ждем ваши фотозарисовки под девизом «Самое необычное». Самые жуткие дороги, самые веселые гаишники, самые забавные дорожные эпизоды – в общем, все самое-самое! Наиболее удачные снимки появятся на страницах ЗР. А лучшие из лучших будут удостоены приза редакции – пока не скажем, какого именно...



« МОНСТР

Сей монстр встретился мне во Владикавказе. Машина очень большая – похоже, сделана из «Урала».

Владимир Елканов





» СИБИРСКАЯ ПОРОДА

Сам я из Нижневартовска. Был по работе в городе Радужном, где и приметил данный экземпляр.

Дмитрий Грецов, Нижневартовск





« ПРОЛЕТАРИЙ

Фото сделано в Пролетарске Ростовской области.

Азат Мусифуллин



» БУХАНКА-ПРОХОДИМЕЦ

Так повышают проходимость «уазиков» в городе Усолье Пермского края.

А. Середкин

P.S. Друзья! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны и место проживания! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: kolodochkin@zr.ru. И – с наступающим!!!

Декабрьским почтамтом уходящего 2011 года руководил Михаил КОЛОДОЧКИН

«ФОРД-ГРАНД С-МАХ» vs. «СИТРОЕН-ГРАНД С4 ПИКАССО»

Сейчас практически у каждой фирмы есть что предложить большим семьям – минивэны медленно, но верно набирают популярность. Какая из семейных машин способна предложить чуточку больше, разбиралась **Анна Клепач**. Фото **Константина Якубова**.



«Форд-Гранд С-МАХ»

Главные преимущества этой модели перед одноклассниками – сдвижные задние двери и центральный проход на третий ряд сидений. Среднее кресло второго ряда отодвигается, образуя коридор на «галерку». Удобно. Размеры С-МАХ внушительны: длина 4520 мм, ширина 1828 мм, высота 1684 мм.

Одна из самых важных характеристик многоместного автомобиля – безопасность. И в этом деле «Форд» подкован. Уже в базе «Гранд С-МАХ» предлагают с шестью подушками, включая шторки.

В 2013 году обещают еще гибридную и электрическую версии. Правда, неизвестно, будут ли поставлять их на российский рынок.

В преддверии новогодних праздников многие с завистью смотрят на проезжающие мимо минивэны, в которых с комфортом размещается не только вся большая семья, но еще и ворох подарков. Еще пару лет назад этот тип автомобилей явно не пользовался спросом. Но день ото дня их все больше и больше на российских дорогах. Залог успеха – вместительный салон, хорошие экономические характеристики и приветливая внешность.

1

В плане продуманности решений конкуренты идут ноздря в ноздрю. Пока что можно взывать лишь к субъективным впечатлениям. Так что – ничья.

«Ситроен-Гранд С4 Пикассо»

Главный козырь вэна – запоминающаяся, нетривиальная внешность. Многие по достоинству оценят удлиненное ветровое стекло, которое заканчивается над головой водителя. А еще «француз» доказал, что на третьем ряду сидений с удобством могут разместиться два пассажира, ведь второй ряд можно сдвинуть вперед, освободив место «галерке». Несомненно, сказалось то, что «Ситроен» на 70 мм длиннее «Форда» – 4590 мм при меньшей на 60 мм базе (2730 против 2790 мм).

КУЗОВА И КОМПЛЕКТАЦИИ

У обоих вэнов – приставка «Гранд», намекающая на необычайные способности этих моделей. И «Ситроен», и «Форд» готовы принять на борт семью из семи человек. Если же нужно перевезти крупный груз, салон легко трансформировать одним движением руки. Второй и третий ряды кресел прячутся в пол, образуя внушительное пространство для багажа. У «Ситроена» в этом случае получается 1951 л полезного объема, у «Форда» – 1706 л. У «Ситроена» кроме того есть пятиместная версия. В ее названии нет слова «Гранд», и она на 120 мм короче. А вот «Форд» с недавнего времени прекратил продавать в России пятиместный С-МАХ.

«Ситроен» предусмотрел для «Гранда С4 Пикассо» две коробки передач – 5-ступенчатую механическую и 6-ступенчатую роботизированную. «Форд» же приготовил на одну больше: у «Гранда С-МАХ» две механические коробки передач (5- и 6-ступенчатая) и 6-ступенчатая автоматическая. Для «Гранда С4 Пикассо» предлагают три бензиновых двигателя – мощностью 120, 150 и 155 л.с. А у «Форда» в дополнение к трем бензиновым моторам (125, 150 и 182 л.с.) есть дизельный агрегат мощностью 140 л.с. И в вопросе выбора двигателей «Форд» обошел «француза». Зато производители сошлись в количестве возможных комплектаций: у обоих по две.

«Тренд»



от **799 000** рублей

Базовый «Гранд С-МАХ» оснащают одним из трех двигателей. Начальная стоимость 799 000 рублей подразумевает бензиновый объемом 1,6 л на 125 л.с., который идет в паре с 5-ступенчатой механикой. Более мощный мотор (150 л.с.) уже с 6-ступенчатой механической коробкой обойдется на 60 000 рублей дороже. А 6-ступенчатый автомат предлагают лишь со 140-сильным дизелем. Отсутствие сочетания «бензин + автоматическая трансмиссия» – минус для российского рынка, где любовь к такому тандему пока очень сильна.

Начальная комплектация «Форда» включает в себя шесть подушек безопасности, кондиционер, систему стабилизации, антиблокировочную систему, зеркала с электроприводом и обогревом и еще несколько полезных мелочей вроде регулировки поясничного упора и высоты сиденья водителя. Набор богатым не назовешь. Однако, накинув 21 400 рублей, можно заказать пакет «Комфорт», в который входят двухзонный климат-контроль, датчик дождя, регулируемая подсветка щитка приборов, омыватели фар и противотуманные фары. Таким образом, «Тренд» вплотную подходит к «Титаниуму», который на ступеньку выше. Так стоит ли переплачивать почти 100 000 рублей? На наш взгляд, нет.

Наш выбор –
880 400 рублей

Да, «Ситроен» выходит дороже на 50 600 рублей. Но при этом «Гранд С4 Пикассо» лучше оснащен да еще обладает таким преимуществом, как роботизированная коробка передач.

«Динамик»



от **842 000** рублей

Самый дешевый «Ситроен» предлагают со 120-сильным бензиновым мотором и 5-ступенчатой механической коробкой передач. А 6-ступенчатый робот и более мощный двигатель (150 или 155 л.с.) потребуют дополнительно 89 000 рублей. Надеемся, расставание с этой суммой принесет только радость. Ведь с мотором THP 150 или THP 155 «Ситроен» разгоняется до 100 км/ч за 10 секунд с небольшим, а со 120-сильным VTI – за 14 секунд. Для машины, способной взять на борт семь человек, такой показатель смотрится не особенно убедительно. Правда, не всем придется по вкусу роботизированная коробка передач, которая не отличается плавностью работы.

Списку опций в базовом исполнении позавидуют многие. Сюда входят круиз-контроль, противотуманные фары, подогрев передних сидений, складывающиеся столики в спинках сидений, раздельный климат-контроль, мини-холодильник, передние и задние электростеклоподъемники. Кроме того, «Ситроен», как и положено семейному автомобилю, напичкан системами безопасности. Здесь есть помощник при трогание на подъеме, антиблокировочная система, электронная система распределения тормозных усилий, система стабилизации, задние и передние боковые шторки.

Наш выбор –
931 000 рублей

«Форд-Гранд С-МАХ»

«Титаниум»

от **872 000** рублей

В этой комплектации можно приобрести самый мощный мотор из доступных для этой модели — бензиновый 1,6-литровый EcoBoost мощностью 182 л.с. Он сочетается с 6-ступенчатой механической коробкой передач. Быстрый С-МАХ обойдется в 1 004 000 рублей. А дизель с автоматом и того дороже: 1 115 000 рублей.

Исполнение «Титаниум» добавляет 16-дюймовые легкосплавные колеса (против стальных в «Тренде»), датчик дождя, передние противотуманки с хромированным декором, двухзонный климат-контроль, систему помощи при трогание на подъеме, пуск двигателя без ключа и другое. Если ваша семья любит быструю езду, берите «Форд» в комплектации «Титаниум» со 182-сильным мотором. Во всех других случаях предпочтительнее выглядит исполнение «Тренд» с более разумным ценником.

«Ситроен-Гранд С4 Пикассо»

«Эксклюзив»

от **1 001 000** рублей

Комплектуется теми же двигателями (150 и 155 л.с.) и трансмиссией, что и версия, стоящая на ступеньку ниже. Зато заметно подрос список доступных опций.

«Эксклюзив» щеголяет светодиодной подсветкой салона и подсветкой под зеркалами заднего вида, двухцветной комбинацией приборов, хромированными деталями в экстерьере и другими подобными вещами. По сути, заплатив лишние 70 000 рублей, получите лишь дополнительный лоск. А есть ли смысл переплачивать за такие мелочи?

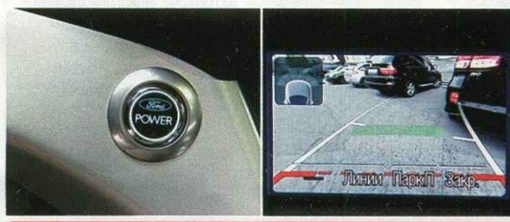
1 Интерьер «Форда» выглядит по-взрослому, а салон «Ситроена» поражает количеством вещевых отсеков. 2 Попасть на «галерку» «Гранда С-МАХ» можно по проходу между двумя сиденьями, у «Ситроена» для этого надо сложить крайнее кресло. 3 «Форд» следит, чтобы все семь пассажиров были пристегнуты, тогда как «Гранд С4 Пикассо» может контролировать лишь пятерых.





Кнопка пуска двигателя — только в топовом исполнении.

Камера заднего вида стоит 9500 рублей.



Рычаг переключения в «Ситроене» непривычен.

Дополнительное зеркальце для присмотра за детьми.



«Форд-Гранд С-МАХ»

«Ситроен-Гранд С4 Пикассо»

«Форд-Гранд С-МАХ»

«Ситроен-Гранд С4 Пикассо»

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Списки дополнительного оборудования смотрятся внушительно. «Форд» предпочитает реализовывать опции в пакетах, «Ситроен» предлагает оснащение поштучно. Оба производителя солидарны в том, что за возможность выбрать цвет кузова автомобиля надо платить. У «Форда» окраска металликом стоит 10 000 рублей, а у «Ситроена» за любой цвет, кроме белого, надо выложить 13 000 рублей.

Для выбранной комплектации «Тренд» производитель предлагает следующее допоборудование:

- пакет «Улучшенная обзорность» с автоматическим включением головного света, датчиком дождя, омывателями фар и передними противотуманными фарами – 8700 рублей;
- пакет «Городской-2» с задним парктроником и зеркалами с электроприводом складывания – 10 000 рублей;
- пакет «Зимний» с электрообогревом ветрового стекла, подогреваемыми форсунками омывателей и подогревом передних сидений – 11 900 рублей;
- сиденья третьего ряда – 27 900 рублей.

В этом семиместном авто требуется заплатить за сами сиденья третьего ряда. Два кресла предлагаются лишь в качестве дополнительной опции за 27 900 рублей. Так как мы выбирали именно между семиместными машинами, придется раскошеливаться. А чтобы подогнать «Форд» к общему знаменателю с «французом», докупаем пакеты «Улучшенная обзорность», «Зимний» и «Городской-2».

Ничья. У «Форда» богатый список дополнительного оборудования, а у «Ситроена» все это оборудование заложено в комплектации изначально.

Французы для выбранной комплектации включили в список опций:

- сигнализацию, центральный и детский замки – 13 000 рублей;
- задний парктроник – 11 000 рублей;
- панорамную стеклянную крышу – 35 000 рублей;
- 16-дюймовые литые диски – 24 000 рублей.

По большому счету «Ситроен» не требует дополнительных финансовых вложений. Да, панорамная крыша смотрится очень привлекательно, однако не всякий готов ради этого расстаться с 35 000 рублей. Единственное, что стоит добавить к выбранному исполнению, – задний парктроник.

938 900 рублей

942 000 рублей

Окончательный выбор пал на «Ситроен» за 942 000 рублей. Он богаче оснащен и располагает роботизированной трансмиссией – несомненный плюс для загруженных российских дорог. «Форд» за 938 900 рублей недотянул до конкурента. У С-МАХ не так много базовых опций, за которые не надо доплачивать. К тому же большая часть оборудования продается исключительно в пакетах, что ограничивает возможность маневра для покупателя.

«СИТРОЕН» – НАШ ВЫБОР!

На правах рекламы



ПРОБА РУЛЯ

Легко ли обычному покупателю протестировать в автосалоне понравившийся автомобиль, проверяла **Анна Клепач**. Фото **Константина Якубова**.

Покупка нового автомобиля – дело серьезное. Вряд ли кто готов потратить около 500 тысяч рублей на кота в мешке. Надо все пощупать, примерить на себя. Именно таким любопытствующим официальные дилеры предлагают совершить пробную поездку на приглянувшемся экземпляре.

Но насколько подобная услуга отвечает ожиданиям покупателя? Мы выбрали пять самых популярных моделей нашего рынка и отправились выяснять, можно ли опробовать их в деле. В список попали «Форд-Фокус», «Киа-Рио», «Хёндай-Солярис», «Рено-Логан», «Лада-Калина». Для чистоты эксперимента посетили по паре дилеров каждой марки, обращая внимание на то, как быстро преодолеем путь от заполнения всех документов до самого тест-драйва, компетентность сотрудников, продолжительность пробной поездки и многое другое. По завершении обхода станет ясно, кто из дилеров лучше заботится о своих клиентах, а кто считает, что пробная поездка – ерунда, на которую не стоит тратиться.



«Независимость», ул. Павла Корчагина, д. 3, стр. 2

В этом автосалоне на просьбу прокатиться на новом «Фокусе» откликнулись моментально: проверили документы, выписали доверенность и отправили ждать менеджера. Тот, однако, не торопился – прошло минут двадцать. А потом еще оказалось, что нужная нам модель здесь только с механикой. Неприятным сюрпризом стало предупреждение, что за повреждения тестового экземпляра отвечает сам клиент: страховка в данном случае якобы не работает. По словам представителя салона, ОСАГО-то у них есть и деньги от страховой они получат, но испытателю все равно придется раскошелиться, если произойдет ДТП. Не самый лучший стимул для пробной поездки на «Форде»! С опаской сажусь за руль и продолжаю наблюдать за провожатым.

Вячеслав, так звали менеджера, подробно рассказал о машине, уточнил, когда именно я планирую совершить покупку, терпеливо отвечал на все вопросы и даже разрешил не один раз проехать по маршруту, который пролегал по окрестным улочкам, – время тест-драйва не ограничено, кататься можно сколько душе угодно.

А вот состояние автомобиля так себе. Снаружи все в порядке – «Фокус», несмотря на дождь, чистый, зато в салоне неплохо было бы пройтись влажной тряпочкой. После поездки распечатали прайс-лист, дали каталог и еще оценили мою машину – на случай, если захочу сдать ее в трейд-ин.

«Авилон», Волгоградский проспект, д. 43, стр. 1

Здесь не готовы потакать спонтанным порывам клиентов: пробная поездка возможна только по предварительной записи. Очередь на тест-драйв формируют за день до события. Не хотите подстраиваться под этого дилера – вам дорога в другой салон.

НАША ОЦЕНКА: ТРОЕЧКА (если бы «Авилон» не поскупился на лишнего менеджера, а в «Независимости» не запугивали клиентов последствиями возможного ДТП, балл был бы выше).





«Автогермес», ул. Красная Сосна, д. 3, стр. 1
На заполнение всех документов ушло не больше пяти минут, можно и за руль. И снова автомобиль с механикой! Дилеры «Киа», правда, все же догадываются о любви водителей к автоматической трансмиссии, а потому, по словам менеджера, машина с такой коробкой скоро у них появится. Сопровождающий знает все тонкости: и про комплектации рассказал, и с «Солярисом» сравнил, и посоветовал почитать «За рулем», чтобы больше узнать об этой модели. Правда, всю информацию пришлось вытягивать по крупице. Время тест-драйва на «Киа» также не ограничено, никто не возразит против пары лишних кругов. Жаль, маршрут спланирован не лучшим образом: тестовая дорога упирается в забитую транспортом магистраль, из-за чего приходится разворачиваться в неудобном месте.

«У Сервис+», ул. Шоссейная, д. 1
Поначалу этот дилер попал на верхнюю строчку хит-парада. Как все хорошо начиналось – две машины в разных комплектациях, выбор трансмиссий (автомат, механика), музыка в шоу-руме, улучшающая настроение, приветливый персонал. Кстати, «У Сервис+» оказался единственным салоном, где во время ожидания предложили кофе и корпоративный журнал. Администратор пообещала отправить меня в поездку через пять минут. Но вот беда – пять минут обернулись получасом, проведенным за чтением, и случайно подслушанным замечанием потенциального провожатого в мой адрес: «Нет у меня времени кататься сейчас, пусть подождет».

Предупреди администратор сразу, я бы запаслась терпением и безропотно листала журнал. Но время – деньги, и непредвиденная потеря оных не самая приятная перспектива. Пришлось уехать не солоно хлебавши.

НАША ОЦЕНКА: ТРОЙКА (покупателям «Киа» надо постараться, чтобы опробовать желаемый автомобиль).





Автоцентр «Овод», Кулаков пер., д. 15
Этот дилер «Рено», похоже, относится к особо охраняемым объектам. Попасть на территорию не так-то просто: шлагбаум перед гостями открывают неохотно, парковаться разрешают только там, где укажет охранник. Если вам надо в шоу-рум, упаси бог останавливаться возле сервис-центра! Зато можно бросить свою машину, перегородив парковку с тестовыми автомобилями. А позже выяснилось, что никаких проб здесь снять не удастся – в «Оводе» нет такой услуги. По словам администратора, скоро появится тестовый «Флюэнс», но когда именно, никто не знает. А «Логан» для клиентских покатушек покупать и не собираются.

RenaMAX, Ленинградское шоссе, д. 5а
Еще одна попытка опробовать «Логан» провалилась. В «Ренамаксе» клиентов принимают только по предварительной записи. Менеджер настоятельно рекомендовал записываться на выходные дни: «В будни Ленинградка намертво стоит, далеко мы не уедем». Да уж, не повезло этому дилеру с месторасположением.

НАША ОЦЕНКА: НЕУД, НА ПЕРЕСДАЧУ (о тесте «Логана» мечтать не приходится).



«Автогермес», ул. Красная Сосна, д. 3
Я просила дать мне протестировать что угодно, ведь это «что угодно» все равно занимает высшие строчки рейтинга продаж. Потом придумала легенду: нужна «Калина», но перед покупкой хочу убедиться в правильности выбора. По словам менеджера, в Москве найти тестовую «Ладу» невозможно. «Нет смысла держать машины для пробных поездок, вы же не за миллион автомобиль выбираете. Это же «Калина», тут и так все ясно! Берите сразу, не нужны вам никакие тест-драйвы», – заявил сотрудник автосалона.

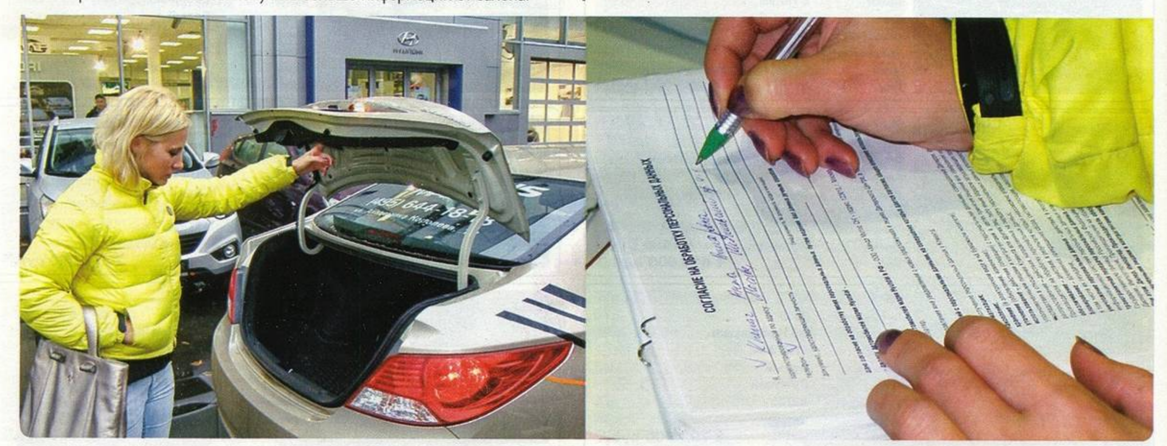
НАША ОЦЕНКА: ДАЖЕ НЕ ДВОЙКА – КОЛ! (проще попросить прокатиться у соседа).



«Рольф Сити», Ярославское шоссе, д. 31
Салон на Ярославке стал единственным, где предложили заполнить анкету. В ней с полтора десятка вопросов: какой автомобиль ищете, когда планируете совершить покупку и другие похожие. А вот доступных для пробной поездки машин оказалось не так много. Точнее, всего одна. Тестовый «Солярис» в «Рольфе» – в максимальной комплектации и с автоматом, такое сочетание наверняка положительно повлияет на сомневающегося покупателя. А вот сопровождающий оказался слишком молчаливым. По окончании мероприятия меня попросили заполнить еще один документ, на сей раз предложили оценить «Солярис» по нескольким параметрам. Идея хорошая: и с автомобилем познакомили, и данные клиента ненавязчиво собрали. Но хотелось бы получить больше информации от салона.

«Ирбис», ул. Академика Королева, д. 13
Тут никаких анкет нет, а выбор, наоборот, есть: седан или хэтчбек, богатая или простая комплектация. И даже маршрут тест-драйва можно изменить на свое усмотрение (в пределах разумного, конечно). Провожатый разрешил мне проехаться в окрестностях Останкинской телебашни и указывал путь, только если я не знала, куда ехать. А главное – минимум ожидания, вежливые и компетентные сотрудники. Здесь, как и в «Независимости», предложили бесплатно оценить мой автомобиль, записали телефон и дали брошюру. Хорошо отработали!

НАША ОЦЕНКА: ОТЛИЧНО (клиентам «Хёндай» палки в колеса не вставляют).



В ходе рейда выяснилось, что из пятерки самых продаваемых автомобилей легче всего протестировать «Хёндай-Солярис». Быть может, это одна из причин, почему эти машины расходятся как горячие пирожки. Остальные подопытные оказались слишком скрытными. Де-юре автосалоны предлагают такую услугу, как пробная поездка, на деле же опробовать приглянувшуюся модель не так-то просто. Да и уровень сервиса оставляет желать лучшего – возможно, менеджеры не видят в тест-пилотах потенциальных покупателей, а потому не слишком стараются. Хорошо, что никто, кроме «Форда», не перекладывает ответственность за аварию на водителя, иначе услуга пробной поездки оказалась бы совсем невостребованной. Самый большой недостаток почти всех автосалонов – ничтожно мало информации об автомобиле удается узнать от менеджера. В целом результаты рейда огорошили: клиентам придется постараться, чтобы не купить кота в мешке. ЗР



ВРЕМЯ РЕМКОМПЛЕКТОВ

Сергей Воскресенский

MITSUBISHI LANCER

- Изготовитель – «Мицубиси моторс»
- Год выпуска – 2007-й
- В эксплуатации «За рулем» – с октября 2007 года
- Пробег на момент отчета – 110 000 км
- Предыдущие публикации в журнале – 2007, № 12; 2008, № 1; 2009, № 4; 2010, № 4; 2011, № 3



Последнее время я его все чаще поругиваю: время подошло, начал потихоньку ломаться и этот «японец». То в одном месте застучит, то в другом, причем издевательски, с подковыркой. Вытряхнешь, например, весь багажник вплоть до пенопластовых вставок, а источник звуков никак не обнаруживается. Уже и подвеску всю перещупали, и амортизатор с пружиной сняли (а они, едва грязь стерли, выглядят и работают ну прямо как новенькие!). Немного погодя наконец выяснили: болтается и дребезжит суппорт заднего правого колеса (люфт в направляющих). Но долгие поиски и времени требуют, и расстраивают изрядно.

Приходится чаще бывать в сервисе, как фирменном, так и своем, редакционном. Не покидает ощущение: «Лансер» начал сдавать. Хотя, с другой стороны, когда слышишь от коллег про повышенный расход масла при вдвое меньшем пробеге, отказавший термостат, захандрившие гидротолкатели, без конца перегорающие лампочки фар, радуюсь: нам с «Лансером» подобные проблемы не знакомы. И все же...

Как выяснилось, на этом автомобиле совершенно не приживаются красивые, блестящие, но явно неродные изделия. Ступица заднего левого колеса, купленная по случаю на рынке и якобы привезенная из Германии, напомнила о себе через каких-то 4000 км. Причина появившегося гула – очередной безвременный крах подшипника, только на этот раз из-за банальной потери герметичности. Результат – еще одна внеплановая работа и покупка теперь уже родной, куда менее пафосной лансеровской ступицы. Наглядная иллюстрация тезиса о скупом, который платит дважды.

Замена иссеченного за три года камнями и песком ветрового стекла на 95 000 км не в счет. Ее провели по страховке в фирменном центре быстро и вполне качественно.

С приходом долгожданного тепла, примерно на 97 000 км, у «Лансера» вдруг отказал кондиционер. Понадобилась диагностика. Сначала в техцентре «Рольф» напугали возможной заменой радиатора – дескать, слабенькие они. Но вскоре порадовали: на этот раз все обошлось. Систему просто дозаправили хладагентом, вместе с которым в салон пришла долгожданная прохлада. Увы, диагностика оказалась заметно дороже принятых мер. Зато претензий к работе кондея больше нет.

В преддверии планового ТО-105 000 км решил наконец (в первый раз!) заменить передние колодки, благо новые приобрел вместе с пресловутой ступицей колеса. В общем-то,

родные могли послужить еще тысяч семь – десять. Но ждать уже надоело, да и мерещились время от времени посторонние звуки. Работу сделали в техцентре ЗР – со съемниками, аккуратно. Однако специалисты фирменного сервиса, проводившие ТО, продемонстрировали мне порезанные пыльники обоих суппортов. Говорят, есть некая конструктивная хитрость, которую мы при замене колодок не учли. Честно говоря, до сих пор не понимаю до конца, где ошиблись. Но пришлось заказывать соответствующий ремонтный комплект, чтобы через пару недель приехать в «Рольф Восток» снова.

Зато стук уже упомянутого заднего суппорта убрали легко и буднично. Очередной, копеечный на фоне всего остального ремкомплект, в котором нашлись втулки для изношенных направляющих, – и надоедливого брякбряк как не бывало.

Когда некоторое время спустя, уже по окончании ТО и ремонтов, вдруг очень знакомо загремело спереди, я приготовился к очередному визиту в сервис. Но стук заметно прогрессировал, поэтому я не выдержал – полез смотреть сам. Причина оказалась проще некуда: фирменные механики просто забыли как следует затянуть крепление левого переднего суппорта (бывает и такое!).



Обидный порез пыльника переднего суппорта.



Один из ремкоплектов, необходимый для ремонта передних суппортов.

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ MITSUBISHI LANCER
(0–110 000 км), руб.

Расходы на содержание (0–90 000 км)	**303 824**
Из них на бензин	**153 869**
Расходы на содержание (90 000–110 000 км)	**76 666**
Ступица заднего левого колеса*	**8000**
Ремонт кондиционера	**3813**
В том числе диагностика неисправности	**3321**
Передние тормозные колодки*	**2396**
ТО-105 000 км	**11405**
Дополнительно: ремонтный комплект тормозов	**782**
лампы подсветки номерного знака (2 шт.)	**266**
Ремонт передних тормозных суппортов (замена пыльников)	**9098**
Бензин А95 (средний расход – 7,2 л/100 км)	**40 906**
Общие расходы (0–110 000 км)	**380 490**
Стоимость 1 км пробега	**3,46**

**Замена проведена силами техцентра «Тушино».*

Увы, опять тот самый человеческий фактор, по сути не зависящий ни от сложности, ни от стоимости ремонта.

Сейчас вроде бы наступило затишье. Правда, иногда «Лансер» полунамеками подсказывает: видимо, в ближайшие 15 000–20 000 км надо быть готовым к замене сцепления – уж больно высоко начала «брать» педаль. Но пока автомобиль достаточно крепок и даже темпераментен. Значит, еще повоюем. ЗР

«Прадо» от Деда

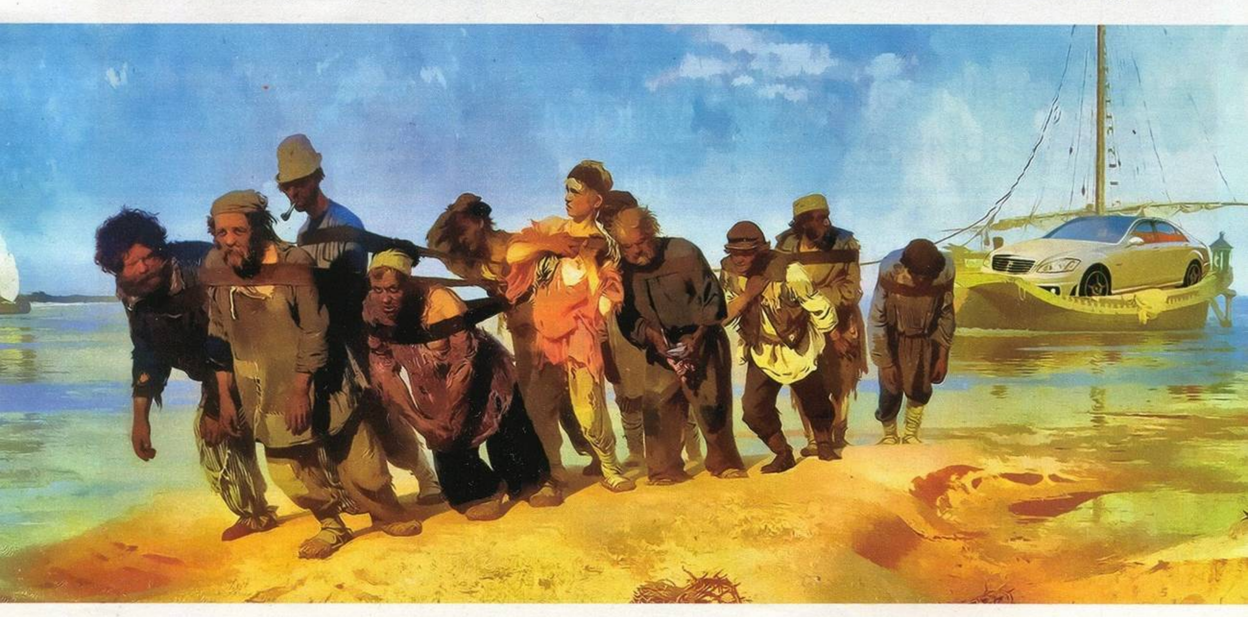
Открытое письмо Деду Морозу

Дорогой Дедушка, здравствуй! Извини, что и мы тоже тебе написали. Впрочем, по другому делу. Время такое. Оказывается, твои волшебные возможности в плане подарков, как и ты сам лично, больше не нужны. Не веришь? Вот глянь свою новогоднюю почту – есть ли в нем письмо от работников Федеральной службы по ветеринарному и фитосанитарному надзору по Белгородской области? Они еще просят, чтобы им для работы (!) купили **«Тойоту-Ленд Крузер Прадо» за 2 млн. 411 тыс. рублей.** Нету письма? И не будет, ибо в тебя они не верят, циники. Им теперь ближе волшебники из Минэкономразвития и Минфина. Ты думаешь, в Белгороде с дорогами плохо, оттого им джип нужен, дабы оперативно справляться о здоровье зверюшек, домашних и не очень? Между прочим, в этом регионе принята долгосрочная целевая программа «Совершенствование и развитие дорожной сети в Белгородской области на 2011–2013 годы». А знаешь, Дедушка, сколько на нее выделили денег? 27,535 млрд. рублей! Из областного и федерального бюджетов! Там же автобаны немецкие проложат за эти деньги – зачем им сверхнавороченный рамный вседорожник? Думаешь, они реки вброд форсировать будут? Опять ты не прав. По вышеозначенной программе планируется на Белгородчине отремонтировать все 43 моста. Да что мосты, на 2000 км будет увеличена протяженность автодорог с твердым покрытием в населенных пунктах.

Дедушка, я еще могу понять наших губернаторов, которые закупают мощные люксовые «мерседесы», так сказать, для оперативного передвижения по вверенной им территории. Страна у нас большая, иной регион по площади как Швеция, король которой, Карл Густав, на «Вольво-С30» до сих пор ездит. Ты ему пошли карамелек, что ли, кстати. Хотя не только о джипах наши госчиновники мечтают. Вот ты знаешь, что на свете есть Ленинградская межобластная ветеринарная лаборатория? А она, между прочим, в обход тебя через аукцион по госзакупкам заказала **«Тойоту-Кэмри» за 1 млн. 451 тыс. 771 рубль.** Белого цвета. Думаешь, это они по погоде колер подобрали? Не-а. У них начальник – женщина! И потом, такая машина – продукт российского предприятия, которому наши чиновники обязаны отдавать предпочтение при выборе таких подарков...

Правда, есть исключения. Надо полагать, досадные. Государственное бюджетное учреждение Республики Марий Эл «Медведевская районная станция по борьбе с болезнями животных» – честное слово, так и называется! – скромно присмотрело для своих нужд «Ладу-Приора» за 338 тыс. 500 рублей. Деда, обязательно пришли им от себя подарок! Только не ракетки и воланчик для бадминтона. Они же одни из немногих, кто от тебя не отказались де-юре и де-факто! Заодно не обойди своим новогодним вниманием Тамбовский областной краеведческий музей. Пусть тебя не смущает, что они заказали через систему госзакупок автомобиль импортный, за 1 млн. 704 тыс. рублей. На эти деньги хотят купить 17-местный автобус «Форд-Транзит», чтобы возить к себе маленьких экскурсантов. Будь другом, ты им к этому автобусу – помимо шоколадок, конечно – подари страховку хотя бы.

Если получишь вдруг письмецо из Управления Росреестра по Ленинградской области, никаких им подарков! Там уж точно в тебя не верят! Иначе как объяснить заказ от их имени на **«Тойоту-Ленд Крузер 200» по цене 3 млн. 360 тыс. рублей?!**



Материально-технический отдел этой организации на меньшее не согласен, так нам по телефону и сказали. Откуда нездоровая страсть к дорогой японской технике? Я еще могу понять Дальний Восток, у них это национальное. Скажем, краевая психиатрическая больница № 2, что в городе Спасск-Дальний, тоже опубликовала на сайте госзакупок свою заявку на **«Тойоту-Ленд Крузер Прадо» за 2 млн. 400 тыс. рублей.** Наверняка пациентов катать по взморью будут для пущей релаксации – зачем еще им такой комфортабельный монстр?

Ты, кстати, записывай марки и модели, хоть будешь в курсе того, что нынче в моде. Небось, всё на оленях-лошадках подарки развозишь и не ведаешь, на чем ездить надо, если бюджет позволяет. Департаменту имущества Ямало-Ненецкого АО, видать, тоже отечественные олени надоели, раз он через сайт госзакупок ищет себе **«Мицубиси-Паджеро» за 1 млн. 838 тыс. рублей** ровно. Деда, мы не выдержали, позвонили туда.

– Алло, это Надым, улица Зверева, восемь?

– Да, чего вам?

– Ребята, а зачем вам такой дорогой автомобиль-то?

– Пока не купили: у нас аукцион отменился.

– Неужто сами отказались от игрушки дорогой?

– Нет, продавец какую-то бумагу забыл для аукциона представить. Но мы все одно эту «паджеру» купим.

Другим госслужащим, представляющим славные федеральные и региональные ведомства, звонить было бесполезно, ибо везде находились железобетонные объяснения тому, зачем за бюджетные – читай: наши кровно заработанные – деньги приобретаются, например, сразу **два автомобиля «Мерседес-Бенц Е 350» общей стоимостью 5 млн. 880 тыс. рублей**, как это сделали в Российской таможенной академии. Да для «обеспечения встреч глав делегаций таможенных органов стран, входящих во Всемирную торговую организацию»! А знаешь ты, что для работы грядущего саммита АТЭС транспортный комбинат «Россия» планирует приобрести **120 автомобилей на сумму 310 млн. рублей? Среди них БМВ-750L и бизнес-седаны БМВ-523.** На этом фоне как досадное недоразумение расценили тот факт, что удалось отменить тендер на поставку бронированного **«Ауди-А8» за 8 млн. 500 тыс. рублей** для Минфина Дагестана.

Нельзя сказать, что мы только сидим и плачем. Дедушка, даже депутаты Госдумы озаботились этим вопросом: запросы автофирмачам шлют (для примера даем таблицу по одной марке, но и другие премиум-бренды у слуг народа не менее популярны), чтобы выяснить, кто из государевых слуг игрушки дорогие покупает. А одно политическое движение попыталось было внести законопроект о ценовом потолке таких приобретений за казенный счет. И потолок-то вполне приличный – 1 млн. рублей, но, увы, проект этот отклонили. Вот масса нашего народа находит себе утешение в автомобилях стоимостью в миллион, а чиновники – нет. Между тем выход из этой ситуации лежит на поверхности.

Дедушка, вот чего мы придумали. Ты, когда будешь разносить подарки под Новый год, разукрась автомобили госслужащих на манер лимузина президента США. Его-то машину ни с какой другой не спутаешь. Вот ты на автомобилях наших чинуш и напиши тоже на дверях: «Отделение Пенсионного фонда по Москве и области» (**БМВ-745Li, 4 млн. 486 тыс. рублей**), «Администрация г. Набережные Челны» (**«Мерседес-Бенц» S-класса, 6 млн. рублей**). Мы хоть знать будем, на что деньги наши идут. Иначе не напасемся на такие подарки. Впрочем, как мы уже горестно заметили, в тебе как источнике радости и сюрпризов нужда почти отпала. С наступающим, Деда! До свидания!

Верящие в тебя сотрудники ЗР.

СПРАВКА О ЗАКУПКАХ АВТОМОБИЛЕЙ МАРКИ «ТОЙОТА» ГОСУЧРЕЖДЕНИЯМИ

с 2009 по 2010 год (на основании запроса депутатов ГД РФ от 12.10.2010 г. № ГГ-150.6)

«Тойота-Ленд Крузер 200», 2 млн. 200 тыс. руб.	Карачаево-Черкесская государственная технологическая академия
«Лексус-LS 460», 3 млн. 330 тыс. руб.	Аппарат парламента РСО-Алания
«Тойота-Ленд Крузер 200», 2 млн. 790 тыс. руб.	Государственное автономное учреждение Тюменской области «Футбольный клуб «Тюмень»
«Тойота-Ленд Крузер 200», 2 млн. 200 тыс. руб.	Департамент финансов администрации муниципального образования Приуральский район
«Лексус-LS 570», 3 млн. 847 тыс. руб.	Администрация г. Новый Уренгой
«Тойота-Ленд Крузер 200», 2 млн. 864 тыс. руб.	ФГУП «Управление специального строительства по территории № 2 при Федеральном агентстве спецстроя»
«Тойота-Ленд Крузер 200», 3 млн. 314 тыс. руб.	Администрация Северо-Енисейского района
«Лексус-LS 460», 4 млн. 79 тыс. руб.	Потребительское общество «Мамоновское»
«Лексус-LS 600», 4 млн. 650 тыс. руб.	Администрация городского поселения «Мытищи»
«Лексус-LS 460», 5 млн. 517 тыс. руб.	Московское ГТУ Банка России

ПРИМЕРНАЯ ПЯТИЛЕТКА

Большинство соотечественников ценят в автомобиле практичность и надежность. За эти качества стоит полюбить «Хонду-Сивик», утверждает **Кирилл Милешкин**.

HONDA CIVIC
- Год выпуска – 2006-й
- В эксплуатации – с начала 2007 года
- Пробег – 95000 км
- Средний расход топлива – 8 л/100 км

Восьмое поколение модели с кузовом седан внешней красотой не выделяется. Прошел бы мимо, да зацепился взглядом за двухэтажную панель приборов, футуристическую даже по нынешним меркам. Детальное изучение машины порадовало: у нее 1,8-литровый 140-сильный двигатель. На такую мощность в базе никто из одноклассников не расщедрился.

На сладкое – цена: за машину просили 510 тыс. руб. (695 тыс. руб. за аналогичную покупку сегодня). В общем, выбор не был мучителен.

В первые же дни убедился, что крупный дисплей цифрового спидометра при таком бодром двигателе не блажь, а полезная штука. При этом характер не оказывает дурного влияния на аппетит. Из дальней поездки вполне реально привезти показатель 5,5 л/100 км, в Москве же средний расход устоялся на уровне 8 л. Не проявил мотор и любви к маслу, честно выхаживая межсервисные интервалы.

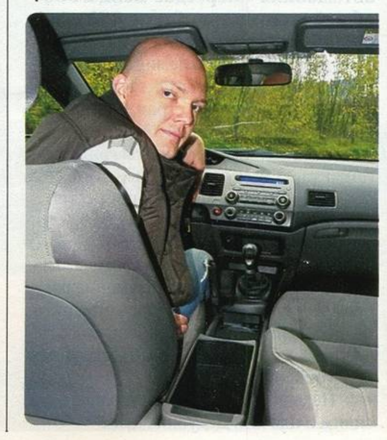
Почти сотня тысяч километров, включая поездки в Питер, Псков, Киев и даже Стокгольм и Осло, приговорила лишь стойки и втулки переднего стабилизатора да один рулевой наконечник. Запчасти выбрал неоригинальные, совместив работы с ТО-90000 в неофициальном сервисе. Итого: 5 тыс. руб. на ремонт подвески за пять лет по российским дорогам.

Салон после первого знакомства не разочаровал. Пробег могут подсказать лишь ручка коробки передач да потертость ткани на дверных подлокотниках. Впрочем, к первой надо очень сильно приглядываться, а вторые легко обновит химчистка. Особенно радует, что до сих пор машину не облюбовал ни единый «сверчок».

Традиционные схроны седана огорчили: бардачок по-японски мал, а карманы в дверях узкие и мелкие.

Качество окраски на высоте. Бампер утратил блеск, но сберег «лицо» от сколов.

Основные емкости для мелочей – в центральном тоннеле.



Между сиденьями и на центральной консоли места в избытке – аж четыре отсека! В дальней поездке, когда удобство важнее эстетики, пристраиваю здесь фотоаппарат, си-би-радиостанцию, тройник прикуривателя и еще кучу мелочей.

Багажник, не привлекающий внимания в повседневной эксплуатации, не способен вместить комплект из четырех покрышек, – в межсезонье приходится рисковать светлой тканью салона. Правда, я предпочитаю иметь два комплекта колес в сборе и поочередно храню их на даче, что сводит поездки на шиномонтаж к минимуму.

Водить «Сивик» приятно, если бы не посредственная шумоизоляция, на которой часто экономят японские производители. Есть и другие поводы для придирок. Ближний свет яркий, но бьет недалеко. Официальный дилер и инспектор гостехосмотра сочли фары правильно настроенными. Видимо, это конструктивная особенность «Сивика». Тем более что на форумах встречаются такие же жалобы. Другая не самая приятная особенность – работа указателя топлива. Он под стать всей комбинации приборов: в виде электронной линейки, а не аналогового прибора. Лампочка остатка бензина может вспыхнуть как при трех кубиках на шкале, так и при одном. При этом последние три деления тают явно быстрее остальных. Успокаивает то, что даже при погасшей шкале у «Хонды» еще остается запас горючего. Хотя невольная проверка прибора на ночной зимней трассе в Псковской области, где заправки отстоят друг от друга на десятки километров, стоила нескольких нервных клеток.



Кнопка аварийки под рукой так и подталкивает чаще благодарить соседей по потоку.

Эргономика приборной панели в целом неплоха, но до правой половины клавиш тянуться далековато.

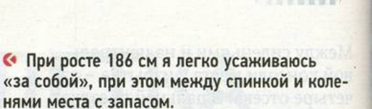


Повод познакомиться с мастером по гарантии был только один. Перекос направляющей водительского стеклоподъемника не давал закрыть окно в автоматическом режиме. Неисправность вылезала дважды, однако ее устранение без проблем совмещалось с очередным обслуживанием. С дилерским сервисом распрощался за полгода до конца гарантии, когда заприметил в счете салонный фильтр за 3 тыс. руб., – с такими ценами ни о какой лояльности к официальному сервису речь идти не может.

Первая хандра у машины приключилась аккурат после окончания гарантии. Моторчик отопителя (на смену начавшему издавать пугающие звуки) предлагали из наличия за 9–14 тыс. руб. (в зависимости от статуса точки продаж). Я предпочел подождать пару недель и получил абсолютно такой же оригинальный всего за 2,5 тыс. руб. Работы по замене обошлись еще в полторы тысячи.

Вторая неприятность тянет на серьезный просчет в конструкции. Аккумулятор в 45 А·ч для России, пожалуй, маловат. Уже в третью зиму при холодных пусках чувствовалось, что энтузиазм его угас. Четвертый сезон стал для батареи последним: полтора месяца нечастых поездок по городу вытянули из нее последние силы.

В остальном эксплуатация не доставила ровным счетом никаких проблем. Даже к банальным расходникам, кажется, применим расхожий штамп «японское качество». Чего стоит хотя бы лампа ближнего света, перегоревшая при пробеге 85 тыс. км. Вторая прожила на 9 тыс. км больше. Впрочем, хитрые японцы нашли где отыграться:





При росте 186 см я легко усаживаюсь «за собой», при этом между спинкой и коленями места с запасом.

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ, руб.

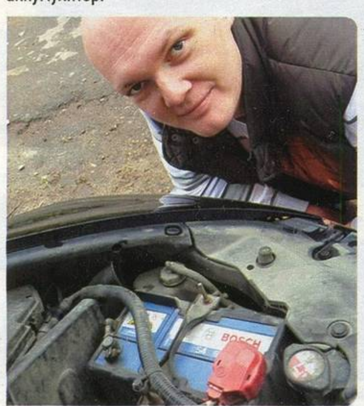
Коврики в салон (велюр)	2000
ТО-15 000	6775
Шины «Данлоп-Граспик DS2»	10 000
Литые диски (неоригинальные)	11 000
ТО-30 000 (с заменой передних колодок)	11350
Щетки стеклоочистителя	1200
ТО-45 000 (с промывкой инжектора и дросселя)	13 365
ТО-60 000 (с заменой масла в коробке передач)	14 330
Мотор отопителя с заменой*	4000
Передние/задние тормозные колодки с заменой*	4233
ТО-75 000*	6800
Щетки стеклоочистителя	700
Замена подсветки панели приборов*	1800
Аккумулятор «Бош»	2400
ТО-90 000 (с заменой тормозной жидкости)*	5050
Стойки и втулки переднего стабилизатора с заменой (включая сход-развал)*	6100
ИТОГО	**101 103**

*Работы проведены в неофициальном сервисе.



Светлая обивка оказалась на удивление немаркой, а фирменные коврики настолько надежно закрывают светло-серый пол, что и после пяти лет он не нуждается в химчистке.

Внепланово заглянуть под капот «Сивика» за пять лет эксплуатации заставил только аккумулятор.



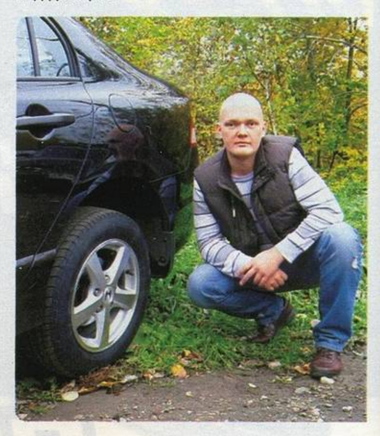
замена ламп через подкрылок требует спецодежды даже в сухую погоду. Перегоревшая копеечная лампочка подсветки одной из клавиш на центральной консоли явно не стоила бы упоминания в отчете, если бы не стоимость работ по ее замене. Два нормочаса на разборку панели обошлись в 1800 руб. на неофициальном сервисе. На этом фоне мастер даже постеснялся включать в заказ-наряд пятирублевую лампу.

Не за горами прощание, – пора уже и по годам, и по пробегу. Но разум подсказывает: повремени. Формально историю машины нельзя назвать безупречной, хотя у меня не повернется язык в чем-то упрекнуть «Сивик». Сейчас покупка нового седана выглядит не столь привлекательной: бойкий мотор и красивый интерьер никуда не делись, только ценник уже не тот, не за горами новое поколение, а в графе «Страна производства» уже давно значится Турция, а не Япония. ЗР



Из плюсов грузового отсека – разве что разрезная спинка сиденья.

Дорожный просвет 145 мм и короткие свесы позволяют добраться до домика в деревне, не боясь повредить детали под днищем.





КОТ В САПОГАХ

«Мицубиси-Паджеро» второго поколения был и остается одной из самых ярких визитных карточек современной России. Даже спустя десятилетие со дня окончания выпуска он востребован на вторичном рынке. О вседорожнике с кошачьим именем – **Максим Приходько** и **Георгий Садков** (фото).

Все хорошо вовремя – эта пословица в полной мере относится и к нашему герою. Что нам до его неубиваемой подвески, массы вариантов исполнения кузова, множества моторов и революционной трансмиссии «Супер Селект», если бы такой вездеход был недоступен! «Паджеро» – так машину назвали в честь дикой кошки родом из Аргентины – промелькнул бы в виде маленького черно-белого снимка под рубрикой «В мире моторов» – и всё. Ужас, правда? Благо, к 1991 году, дате рождения второго поколения «Мицубиси-Паджеро», наша страна поменяла вектор развития, открыв границы для иномарок. Сегодня «Паджеро II» по-прежнему в цене: 435 000 рублей просят за экземпляр 1994 года выпуска с турбодизельным четырехцилиндровым мотором объемом 2,5 л и пробегом 300 000 километров.

ВИД СБОКУ

Внешне вседорожник вовсе не выглядит устаревшим. Мало того, по стилистике он не сильно отличается от четвертого, самого современного поколения авто. Мой «поджарый», как на сленге иногда величают машину, тонирован на заокеанский манер: ветровое и стекла передних дверей не тронуты, все остальное... Я такие художества немедленно содрал бы, уж больно дешево смотрятся.

Несмотря на прожитые 17 лет, автомобиль просто сверкает на солнце. Это не результат секретных японских технологий в области лаков и красок – это предпродажная подготовка по-русски. Машину, как говорят сервисмены, «облили по кругу». Операция эта в Москве стоит немалых денег: от 70 000 до 120 000 рублей. Исключение – крыша: там слой краски заводской, 140 микрон. На других кузовных деталях – от 280 до 340 мкм. Хуже всего обстоит дело с задней дверью: много шпатлевки, общая толщина покрытия достигает 1000 мкм!

Вседорожник обут в дорогие импортные шины, которые еще походят пару сезонов. А вот с нержавеющим кенгурином придется расстаться, не проходит он по нынешним правилам. Мелкие потертости на бамперах и помутневший пластик фонарей завершают почти благостный образ этого вояки.

Переходим в салон. Время не пощадило его: застарелый запах табака, слегка оттеняемый дешевым автопарфюмом а-ля брызги Адриатики, не раз чищенные кресла всех трех рядов (машина сохранилась в семиместном варианте!), захватанная баранка и отполированный до зеркального блеска набалдашник рычага трансмиссии – традиционный букет

ненового авто, повидавшего многое и многих. Пытаясь отрегулировать водительское сиденье, понял, что фиксатор продольного перемещения салазок сделал себе харакири, и отнюдь не вчера. Левое заднее стекло не опускалось. Вероятно, из солидарности с ним не открывалась изнутри одноименная дверь.

НАИЗНАНКУ

Беглый осмотр авто на подъемнике показал, что основные траты придутся на восстановление ходовой части, профилактическую смену масла, фильтров и ремня ГРМ. Хотя в программе могут появиться изменения: машина-то старая. Ремень стоит примерно 1500 рублей, ролики по 700–900 (в зависимости от марки), топливный фильтр – 400, масляный на 200 рубликов дешевле. Если менять самому, тут все ясно, а на стороне это выльется в сумму от 2500 до 4000 рублей дополнительных капиталовложений. Кстати, запчасти на эту модель есть абсолютно все – сказались официальные продажи авто в России. Кроме того, машину активно завозили со вторичных рынков Европы, Америки и Азии во всех вариантах, включая праворульный.

При пробеге 300 000 км надеяться на работоспособность турбокомпрессора могут лишь неисправимые оптимисты. Остается найти неновый на разборке (10 000–12 000 рублей) либо перебрать старый, заменив катридж, что обойдется почти в те же деньги. Есть и третий вариант: купить новый за 24 500 рублей.

В подвеске сразу придется менять шаровые опоры. Верхние стоят 450 рублей, нижние дороже: 870 рэ плюс работа. На нашей машине замены просили и верхние рычаги, что выльется в дополнительные 3500 рублей. Если закапризничает ТНВД 99-сильного мотора, надо готовить еще примерно 6 тысяч. Впрочем, сначала лучше взглянуть на раму – возможно, тратить эти деньги не понадобится. Если она страшно ржавая или носит следы всевозможных проварок и подварок, дальше осматривать такой автомобиль не имеет смысла, ибо это главная деталь в пожилом вседорожнике. «Паджеро II» не особенно сопротивляется коррозии, а ее следы заметны именно снизу. Рама на этой машине вполне сносная, но VIN читается с большим трудом. Вдобавок этот экземпляр снабжен новыми подкрылками-локерами, заполняющими колесные ниши. Похоже, они установлены с определенной целью – прикрыть гниловатые брызговики авто. Согласитесь, 2500 рублей, потраченные



Расположение запасного колеса на пятой двери – каноническое решение.

Эта приборная панель дорестайлинговая. Позднее в ней прописались подушки безопасности.



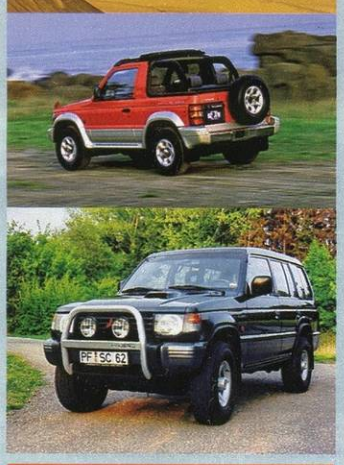
Пороги подновили и покрасили, но их облицовочный пластик несет на себе следы былой ржавчины.

Третий ряд сидений складывался не в пол, а по бортам, отнимая место у объемного багажа.

НАША СПРАВКА

«Мицубиси-Паджеро II», рамный вседорожник, выпускали с 1991 по 1999 год. Ограниченная серия «Паджеро Классик» продержалась на заводах компании на Филиппинах до 2008 года. В Китае «Паджеро» производили под маркой «Либао-Леопард». Машину оснащали знаменитой трансмиссией «Супер Селект», которая позволяла ездить с полным приводом по сухим покрытиям благодаря межосевому дифференциалу. Часть авто оснащали обыкновенным жестко подключаемым полным приводом («Изи Селект»). Коробки передач были как механические, так и автоматические. Второе поколение комплектовали регулируемыми из салона амортизаторами. Двигатели – бензиновые и дизельные. В 1997 году модель подвергли рестайлингу. Появились штатные противотуманки, климат-контроль, обогрев зеркал и ветрового стекла, антиблокировочная система и система распределения тормозных усилий (EBD) в приводе тормозов. В перечень заказного оборудования входили люк с электроприводом и кожаный салон.







Потертости на руле получится укрыть оплеткой. Это дешевле, нежели искать сносную баранку на авторазборках.



Самый распространенный тюнинг – приспособить подходящую деталь из того, что было. В нашем случае верхний патрубок радиатора явно неродной.



Найти возрастной вседорожник с родной краской – все равно что выиграть в лотерею квартиру. Прибор показал, что нам не повезло.



Шины на этот автомобиль достаточно дороги, вот почему почти всегда джипы б/у продают с нормальными колесами – встречают-то по одежке!

СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ НОВЫХ ЗАПЧАСТЕЙ ДЛЯ MITSUBISHI PAJERO II
в столичном регионе, руб.

Ветровое стекло	3460
Капот	4710
Фонарь	1180
Турбокомпрессор	24 500
Амортизатор передний	2800
Ремень ГРМ	1500

на это дело, – сущие пустяки по сравнению с глобальным кузовным ремонтом, но нам от этого не легче. Выхлопная система местами помята, однако какое-то время протянет. Из мелочей – небольшая течь масла через сальник двигателя.

ПАМЯТИ ШАРИКОВА

Едва мы завели мотор, автомобиль, словно престарелый кот, пустил струйку масла и закоптил по-тракторному. Почему-то вспомнилось знаменитое шариковское «Мы котов душили-душили...» Или мотору не хватает воздуха, что лечится простой заменой воздушного фильтра, или надо смотреть топливную систему в условиях профильного сервиса. При включении переднего моста в движении, благо «Супер Селект» делать это позволяет без ущерба для трансмиссии, пиктограмма полного привода предательски замигала. Скорее всего, не сработал клапан, который отвечает за подключение, – значит, опять траты.

Так брать или нет такой автомобиль? Хотя в целом «Паджеро» довольно бодро отъездил показательную программу, на устранение только сразу обнаруженных слабых мест потребуется 21 640 рублей. А ведь еще неизвестно, отчего машина так сильно коптит (капитальный ремонт двигателя легко потянет на 100 тысяч), что у нее с подключением переднего моста, почему не работают моторчики электропривода регулировки амортизаторов. А ремонт «мертвого» стекла задней левой двери? Нет, за эти деньги лучше найти либо новый отечественный вседорожник, либо не такой именитый, но более свежий импортный. А то и поискать «Паджеро II», выпущенный под занавес серии, в 1998–1999 годах. Да, такой стоит совсем других денег, но есть смысл копить. Помните сказку? Лучше ездить по полям маркиза Карабаса, чем спрашивать у местных, как называется то место, где машина окончательно сломается. ЗР

Благодарим ООО «Суперавтомаркет «Формула 91» за помощь в подготовке материала.



KIA

В России стартовали продажи «Пиканто»-трехдверки. Автомобиль получил радиаторную решетку большего размера, новые передний и задний бамперы и сдвоенную выхлопную трубу. Этот «Киа-Пиканто» доступен с двигателем объемом 1,2 л (85 л.с.) и 4-ступенчатым автоматом. Базовая версия «Комфорт» включает в себя боковые зеркала с электроприводом и обогревом, дневные ходовые огни, две фронтальные подушки безопасности, антиблокировочную систему, усилитель экстренного торможения, иммобилайзер, центральный замок, кондиционер, подогрев передних сидений и передние электростеклоподъемники. Стоимость – 479 900 руб.

Более дорогая версия «Престиж» стоит 569 900 руб. В списке опций передние противотуманные фары, хромированные элементы интерьера, боковые и коленная подушки и шторки безопасности, система курсовой устойчивости, автоматическое запирание дверей при начале движения, климат-контроль, пуск двигателя кнопкой и многое другое.

MITSUBISHI

Начались продажи кроссовера ASX 2012 модельного года. Цены на новинку стартуют с 699 000 руб. Ей освежили интерьер: в салоне появилось несколько хромированных деталей. Кроме того, усовершенствованы амортизаторы, установлен новый блок электроусилителя руля и по-иному настроена система курсовой устойчивости. По заверениям производителя, эти нововведения положительно повлияли на управляемость.

ASX обзавелся системой Brake Override, которая при одновременном нажатии педалей газа и тормоза отдает предпочтение последней.

У японского SUV появились две новые комплектации: «Информ» и «Инвайт». Стоимость первой равна 699 000 руб. Автомобили в исполнении «Информ» оснащают двигателем объемом 1,6 л (117 л.с.), приводом на передние колеса и 5-ступенчатой механикой. В список оборудования включили две фронтальные подушки безопасности, крепления «изофикс», кондиционер. «Инвайт» же предлагает мотор объемом 2,0 л (150 л.с.), полный привод и вариатор. В списке опций система помощи при трогание на подъеме, цветной информационный дисплей, подогрев передних сидений, CD/MP3-плеер, встроенный во внутрисалонное зеркало монитор камеры заднего вида и т. д. Цена – 1 009 000 руб. За любой цвет кузова, кроме белого, придется доплатить 9000 руб.





VOLKSWAGEN

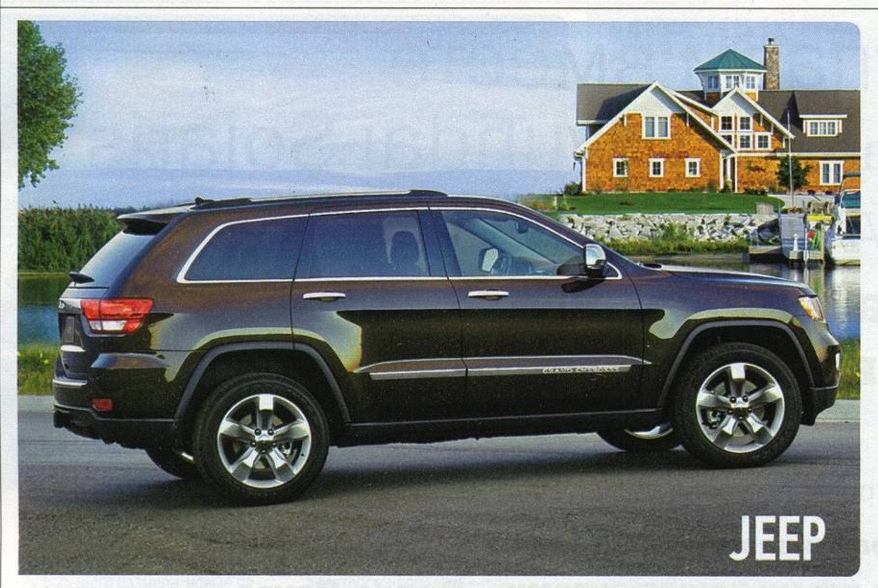


«Фольксваген» привез в Россию новый «Кросс Поло». Стоимость новинки – от 705 000 руб. Автомобиль оснащен бензиновым двигателем объемом 1,4 л (85 л.с.) и 7-ступенчатой роботизированной коробкой передач с двумя сцеплениями DSG. Главное отличие «Фольксвагена-Кросс Поло» – внедорожные элементы в экстерьере: защитные накладки колесных арок, порогов и дверей, релинги на крыше. Последние способны выдержать нагрузку 75 кг. Не менее важное достоинство – увеличенный дорожный просвет. «Кросс Поло» оборудован передними противотуманками, у него регулируемые по высоте спортивные сиденья, алюминиевые накладки на педалях, наружные зеркала с электроприводом и обогревом, индикатор давления в шинах и центральный замок с дистанционным управлением. Покупателям предлагают шесть вариантов окраски кузова, причем два из них – исключительно для этой модели.

Немецкая марка вывела на отечественный рынок «Гольф» специальной серии «Стайл». Автомобиль доступен только с 5-дверным кузовом. У покупателей есть выбор между двумя вариантами его окраски – перламутровый синий или серебристый. Все «гольфы» ограниченной серии получили боковые зеркала, окрашенные в черный цвет, хромированную окантовку радиаторной решетки и новые 16-дюймовые легкосплавные колеса. В интерьере появились хромированные элементы отделки, комбинированная обивка сидений (ткань и алькантара) с серой строчкой и металлические накладки на педали и пороги.

Автомобили этой спецверсии оснащены мотором TSI объемом 1,4 л (122 л.с.). Покупатели могут выбрать из двух коробок передач – 6-ступенчатой механической (749 000 руб.) и 7-ступенчатой роботизированной с двумя сцеплениями DSG (829 000 руб.). В список опций включены полный электропакет, двухзонный климат-контроль, подогрев сидений, противотуманные фары, датчики дождя и света, многофункциональный руль и др. По подсчетам «Фольксвагена», выгода покупателя при покупке «Гольфа» из ограниченной серии составляет 97 000 руб.




JEEP

Новый дизельный турбомотор объемом 2,8 л (200 л.с.) доступен для «Чероки», «Рэнглера» и «Рэнглера Анлимитед». Агрегат предлагают в паре с 5-ступенчатой автоматической коробкой передач либо с 5- или 6-ступенчатой механикой. Впервые на авто этой марки с механической трансмиссией появилась система «старт-стоп», позволяющая заметно улучшить топливную экономичность. Как только водитель нажимает на педаль сцепления, двигатель заводится и автомобиль может продолжить движение. Так, у «Рэнглера» расход дизтоплива сокращается на 13% (до 8 л/100 км). При желании систему можно отключить. Цена «Джипа-Рэнглер» с дизелем – 1 845 000 руб., «Рэнглер Анлимитед» стоит 1 905 000 руб. «Чероки» с турбодизелем доступен только в исполнении «Лимитед», его цена составляет 1 645 000 руб.



MAZDA

Обновленную «Мазду-3» начали продавать в России. От предшественницы она отличается новыми, более выразительными бамперами, двумя дополнительными цветами кузова (Indigo Lights Mica и Autumn Bronze Mica) и свежим дизайном колес. Покупателей привлечет измененный дизайн приборной панели и новый цвет нижней консоли. Кроме того, производитель переработал подвеску, теперь «Мазда-3» лучше держит дорогу.

Несмотря на фейслифтинг, стоимость базовой версии «Мазды» по-прежнему составляет 619 000 руб. Зато появилась комплектация, предназначенная, по замыслу маркетологов фирмы, для региональных водителей. Версия «Директ Плюс» составлена по принципу разумной достаточности и предлагает фронтальные и боковые подушки, а также боковые шторки безопасности, электронную систему распределения тормозных усилий и антиблокировочную, кондиционер, автоматическую трансмиссию. Все автомобили в этом исполнении оснащены двигателем объемом 1,6 л (105 л.с.). Такой набор обойдется в 683 750 руб.

Доступны еще три исполнения: начальное «Директ» (от 619 000 руб.), «Туринг» (от 669 000 руб.) и «Туринг Плюс» (от 734 000 руб.).

В линейке двигателей два агрегата: объемом 1,6 л (105 л.с.) и 2,0 л (150 л.с.). А коробок передач предлагают три: 4- или 5-ступенчатый автомат и 5-ступенчатую механику. Как и раньше, машину изготавливают с кузовом хэтчбек или седан.

TOYOTA



Японская компания объявила о выходе на наш рынок 7-местного «Альфарда». Автомобиль выступает в классе премиальных минивэнов. «Тойота» приготовила для этой модели бензиновый мотор объемом 3,5 л (275 л.с.), который идет в паре с 6-ступенчатым автоматом.

Кресла второго ряда снабжены электрорегулировками. «Альфард» оснащен раздельным климат-контролем и ионизатором воздуха. Внутрисалонная подсветка позволяет при необходимости увеличивать или уменьшать свою яркость и менять тон. А на потолочной консоли расположен 9-дюймовый LCD-монитор с дистанционным управлением. Безопасность обеспечивают множество систем (антиблокировочная, курсовой устойчивости и др.) и семь эйрбегов.

Кузов «Тойоты» может быть окрашен в один из трех цветов: жемчужно-белый, серебристый металлик или черный. Интерьер – только светло-бежевый.

Стоимость премиального минивэна «Тойота» – 2 485 000 руб.



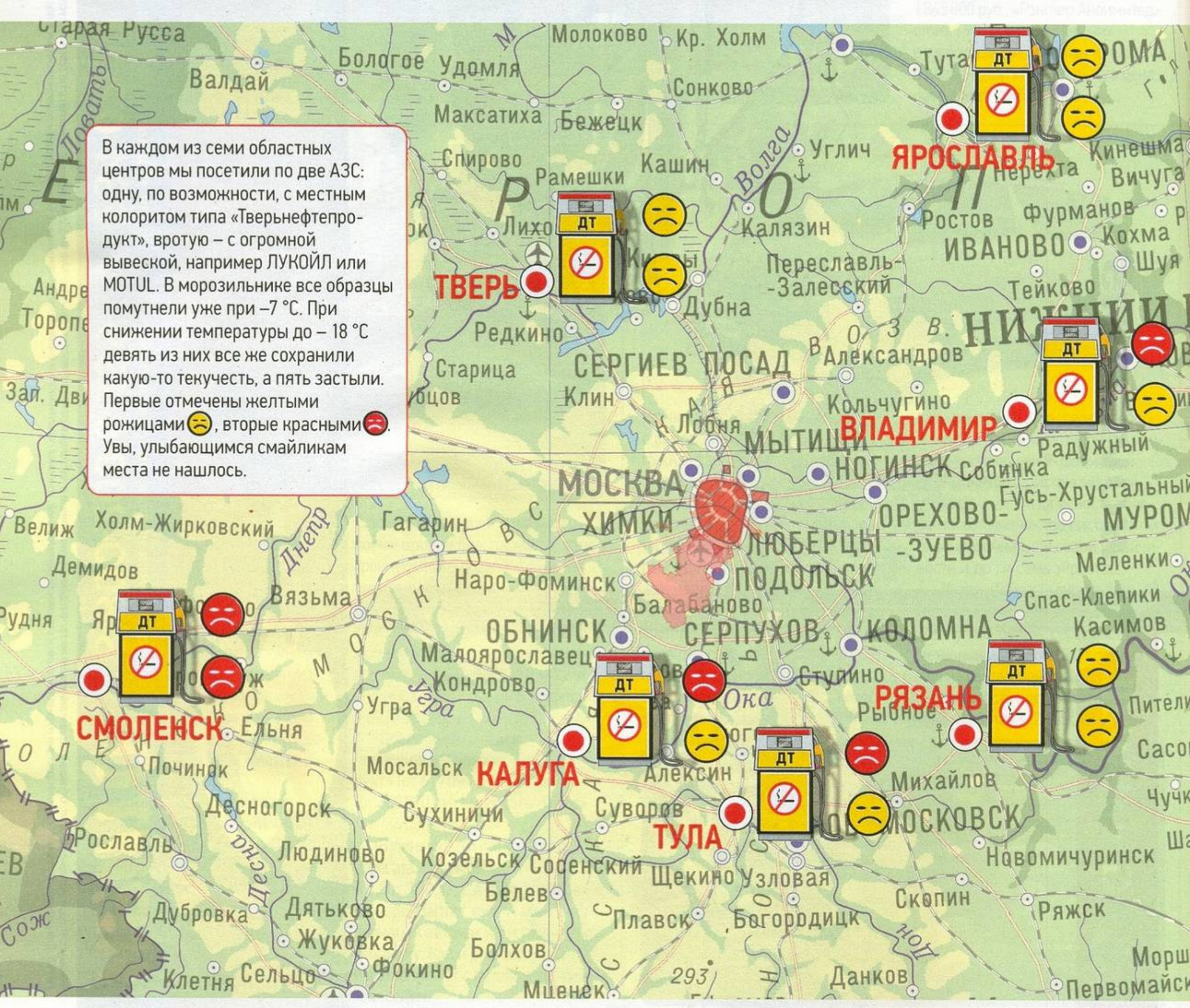
ВЗЯТИЕ ЗИМНЕГО

На дворе зима, а какой сезон на заправочных станциях? Выборочную проверку дизельного топлива устроил отдел экспертиз ЗР.

Как отличить летнее дизтопливо (ДТ) от зимнего? Действительно, ни на цвет, ни на запах они не различаются. Но для экспресс-анализа ситуации достаточно одного помощника – морозильника.

Подсказка кроется в ГОСТ 305-82, который нормирует температуру помутнения. Для летних топлив, реализуемых в умеренной климатической зоне, она должна быть не выше –5 °С, а для зимних не выше –25 °С. Заезжаем на АЗС, наполняем канистру, затем отливаем часть содержимого в прозрачную, плотно закрывающуюся бутылочку – и в морозильник, пока домашние не видят. А часиков через пять оцениваем результат. Если жидкость в бутылке помутнела или вообще превратилась в жидкий кисель, это явно летнее ДТ. Зимнее же в обычной морозилке внешне меняться не должно. Мутную жижу – в гараж, до лета. Правда, можно купить антигель и устроить коктейль, но это другая тема.

Какое же горючее в итоге купили мы? Результаты посещения 14 различных АЗС – на карте. Общее впечатление? Ничего другого и не ждали: все образцы соляры, независимо от прописки, в морозилке дружно помутнели, а пять из них просто сменили агрегатное состояние (проще говоря, застыли) уже при –18 °С. Как на это отреагирует автомобиль, объяснять не нужно.





КАКАЯ У ВАС ТЕМПЕРАТУРА?

Низкотемпературные свойства дизтоплива определяются тремя температурами – помутнения, предельной фильтруемости и застывания.
Температура помутнения ДТ характеризует точку начала кристаллизации парафинов, входящих в состав топлива.
Температура предельной фильтруемости определяет порог работоспособности двигателя: ниже его фильтры топливной системы выходят из строя.
Температура застывания – такая, при которой топливо в определенных условиях теряет подвижность. Она обычно ниже температуры предельной фильтруемости на 5–7 °С.

Параметр	Летнее ДТ	Зимнее ДТ	Арктическое ДТ
Температура помутнения, °С, не выше, для климатической зоны:			
умеренной	–5	–25	–
холодной	–	–35	–
Температура застывания, °С, не выше, для климатической зоны:			
умеренной	–10	–35	–
холодной	–	–45	–55

ГДЕ ЗАКУПАЛИ ОБРАЗЦЫ

Место и время заправки (согласно чеку)	Цена 1 л
ГАЗПРОМНЕФТЬ, ОАО «Газпромнефть-Ярославль»; АЗС № 014, ТРК № 06, чек № 3347, 01.11.11, 18 ч 47 мин	25 руб. 70 коп.
ООО «Ярославская топливная компания»; АЗС № 6, ТРК № 6, чек № 2596, 01.11.11, 19 ч 01 мин	26 руб. 20 коп.
ООО «СО «Тверьнефтепродукт»; АЗС № 103, ТРК № 6, чек № 7739, 01.11.11, 10 ч 44 мин	25 руб. 60 коп.
ООО «ЛУКОЙЛ-Центрнефтепродукт», Тверь; АЗС № 414, ТРК № 6, чек № 6523, 01.11.11, 10 ч 56 мин	27 руб. 07 коп.
ООО «АВТОЭКОНОМ», Рязань; НЕФТЕПРОДУКТЫ, ТРК № 5, чек № 00017, 01.11.11, 09 ч 39 мин	27 руб. 50 коп.
MOTUL, ООО «ПроТОН», Рязань; АЗС НЕФТЕБИЗНЕС, чек № 0759, 01.11.11, 10 ч 41 мин	27 руб. 00 коп.
ООО «Техно-ойл», Владимир; АЗС № 6, ТРК № 6, чек № 2862, 01.11.11, 15 ч 30 мин	28 руб. 50 коп.
ООО «Стандарт», ЗАО «Владимир-Оптон», Владимир; АЗМ «КОЛОКША-1», чек № 4553, 01.11.11, 14 ч 54 мин	28 руб. 90 коп.
ООО «ИНПРОКОМ-СЕРВИС», г. Смоленск; РК № 4, чек № 21, 01.11.11, 11 ч 33 мин	26 руб. 30 коп.
ОАО «НК «Роснефть-Смоленскнефтепродукт»; АЗС № 132, ТРК № 4, чек № 00106, 01.11.11, 11 ч 55 мин	26 руб. 20 коп.
ОАО «Калуга-нефтепродукт»; АЗК № 82, ТРК № 8, чек № 8852, 01.11.11, 12 ч 59 мин	26 руб. 00 коп.
ИП «Алиев О.Г. », Калуга; АЗС «Мосты С», ТРК № 5, чек № 6043, 01.11.11, 14 ч 26 мин	25 руб. 70 коп.
ОАО «Туланефтепродукт»; АЗК № 79, ТРК № 3, чек № 0244, 01.11.11, 16 ч 13 мин	26 руб. 70 коп.
ООО «ПРЕДПРИЯТИЕ СКС», Тула; ЗС № 1, чек № 000021, 1.11.11, 16 ч 01 мин	26 руб. 40 коп.

КЛАССЫ, СОРТА И ПЕРИОДЫ

Действующий ГОСТ Р 52368-2005 делит все топливо на несколько сортов (от A до F) для умеренного климата и классов (от 0 до 4) для холодного и арктического климата. В основу разделения топлив на сорта и классы положены низкотемпературные свойства.

Торговать в течение года можно лишь продуктом определенного сорта или класса. К примеру, в Москве и Московской области топливо сорта С с предельной температурой фильтруемости не выше –5 °С реализуется с 1 мая по 30 сентября. Такое мы в обиходе называем летней солляркой. В период с 1 ноября по 31 марта на АЗС должно продаваться дизельное топливо класса 1 с предельной температурой фильтруемости не выше – 26 °С. Оно известно как зимняя солярка. Но ведь мгновенно перейти с «лета» на «зиму» невозможно – не будешь же в 00 часов 00 минут 1 ноября откачивать из емкостей АЗС летнее топливо и заливать туда зимнее! Поэтому вводится переходный период. Для Московского региона их два – с 1 по 30 апреля и с 1 по 31 октября, когда продаваться должно горючее сорта Е с предельной температурой фильтруемости не выше –15 °С. Такое можно получить, смешивая зимнее и летнее, постепенно замещая его дизтопливом, соответствующим сезону.

У каждого региона и сроки, и сортность реализуемого в эти три периода топлива свои. Подробности – в упомянутом ГОСТе. Как обычно, напоминаем, что результаты нашей проверки относятся к конкретным образцам, закупленным в конкретных местах в указанное время.



ЛИПУЧКА ПОД СТАТЬ ШИПАМ

Будет снег этой зимой – отлично, не будет – печалиться не станем. Для любого варианта у «Бриджстоуна» есть предложение – шипованный «Айс Крузер 7000» и нешипованный «Близзак Рево GZ». **Вячеслав Субботин** под микроскопом изучал эти новинки.

На улицах провинциального городка Асахикава вспыхнули фонари. Минус десять, очищенная дорога блестит укатанным снегом, сугробы по грудь, но уложены словно по линейке. Автомобилей мало. Неспешное движение. После Москвы – чудно. Отчего не поливают липкой жижей снег, чтобы до асфальта добраться? Стало даже неловко за продвинутую нацию.

Вдруг слышу шелест скользящей машины, и сразу – бах! «Тойота» замешкалась, поздно затормозила и легонько ткнулась в «Ниссан». Снова словно в родном городе. Оказалось, стал свидетелем очень редкого случая: аварию увидел. И пяти минут не прошло, как к этому месту примчались три полицейские машины и на всякий случай пожарная, зря уж скорую не вызвали. Первым делом служивый проверил, все ли целы, а вслед за этим... Как вы думаете, что? Посветил фонариком на место удара и на шины. Во как! В Японии, как и во всех холодных странах, зимой обязательны зимние покрышки.

Я тоже нос сунул, благо стоял рядом. Увидел на «Тойоте» нешипованный «Бриджстоун-Близзак» прежнего поколения. Вот если бы паренек поставил новый «Близзак Рево», все могло обойтись. Ведь короткий тормозной путь – главное преимущество самой современной «липучки» (теперь чаще слышу другой термин – фрикционная шина) «Рево GZ».

Долго «Бриджстоун» бился над задачей приблизить фрикционную шину «Близзак Рево GZ» по свойствам к шипованной. Тысячи проб смесей, вариантов конструкции. Десятки тысяч километров пробега по заснеженным полигонам. На финише отменный результат. Вслед за торможением хороший разгон без рысканий и уводов и отличный держак в повороте. Даже после начала заноса можно спокойно дать машине еще глубже туда уйти – и ловко вести машину боком. Закончился поворот – не переживай, машина уверенно встает на прежний курс.

На полигоне уже после второго круга в широких поворотах я именно так и запускал снаряд, получая удовольствие от слаженной работы «Ниссана-Теана» и шин. Но если включить стабилизацию (на тестовом авто ее можно отключить полностью), управление становится прогнозируемым в любом повороте, так что можно расслабиться и мчаться по кругу, держа руль одной рукой.

КРЮЧКОТВОРЫ

Уверенное движение по льду на «липучках» «Рево GZ» – заслуга нового микропористого слоя протектора (Multicell Compound). Под микроскопом резина выглядит как губка. Кратеры, острые вершины, волокна, пустоты. На одном квадратном сантиметре тысячи таких «крючков». Вот ими и цепляется шина за укатанный лед и снег и едет как надо. Поры и каналы на этой поверхности в пятне контакта еще и вбирают в себя воду и присасываются к поверхности дороги, добавляя шине цепкости.

Но специалистам этого показалось мало: в состав ввели твердые частицы, играющие роль своеобразных шипов. Они, как уверяют создатели, эффективно продавливают мягкий лед. Их в микроскоп я не разглядел, поверил на слово. Еще протектор «Близзака» сделали асимметричным. Ведь при разгоне и торможении наружные, внутренние и центральные части в пятне контакта нагружаются по-разному, поэтому они должны быть разной формы.

Иссеченные ламелями блоки протектора отныне не подгибаются и не расходятся под нагрузкой. Если отжать пальцами резину, можно увидеть, что в блоках сделаны ступеньки в разных плоскостях. Вот они-то



и не дают разъехаться ламелям. При торможении образуется микропила, цепляющаяся за любые неровности на снегу, льду и асфальте.

МЕТАЛЛИСТ

Мягкой зимой искушенный автомобилист предпочтет «липучку». Но если мороз будет держаться, как в прошедшие зимы, месяцами, обратит внимание, конечно, на шипы. «Бриджстоун-Айс Крузер 7000» как раз для этого. Новинка прошлого сезона уже завоевала должный авторитет благодаря хорошей цене, сбалансированным качествам и, что важно, стабильным показателям. И после 10 тысяч пробега «Айс Крузер» способен на те же результаты, что и новенький. Ведь эту шину специально готовили для нашего рынка: здесь ее основные продажи.

Главное внимание в «Айс Крузере» уделили шипам, пригласив в партнеры именитую немецкую компанию «Ситек» (SITEC Group): там чертят и клепают шипы аж с 1964 года. С японцами подружились в 2007-м и для 7000-го «Крузера» предложили легкий алюминиевый шип оригинальной конструкции. Он не должен терять своих колющих свойств, даже если частенько контактирует с асфальтом. Партнеры подобрали под него многослойный протектор, в котором на жестком покрытии шип амортизирует,



Bridgestone Ice Cruiser 7000 проектировали специально под суровые российские условия и разбитый запорошенный асфальт. Особое внимание – шипам. Они особой конструкции и крепко сидят в протекторе.

Bridgestone Blizzak Revo GZ – фрикционная шина, новинка 2010 года. Хорошие сцепные свойства обеспечены не столько рисунком протектора, сколько микропористым составом резиновой смеси.



а на льду лупит, словно молот. И не выпадает, как часто случается в рядовых шиповках.

Беговую дорожку при том же размере шины сделали шире, вместо прежних 12 рядов (линий) шипов в пятне контакта проложили уже 16. Словом, добавили тормозов, прыти и цепкости в поворотах.

Похоже, и в будущем «Бриджстоун» намерен не раз явить на свет приспособленные к нашим зимам покрышки. Иначе зачем купил в Швеции землю и отгрохал там огромный полигон? Скандинавская зима более сурова, чем на Островах. И уж точно покрышки, прошедшие испытания на севере, послужат безопасности не только в России, Скандинавии, но и в том маленьком городке Асихакава на Хоккайдо.

ЧТО-ТО СТАЛО ХОЛОДАТЬ

С наступлением зимы легкая одежда перекочевывает с вешалки в шкаф, а ее место занимают теплые вещи. Так и в автомобиле: зимний набор сменяет летний. Что же положить в багажник с наступлением холодов? Ниже – небольшой экскурс по прилавкам автомагазинов. Цены, разумеется, ориентировочные.



ЗАРЯДНОЕ УСТРОЙСТВО

Возить ли с собой цифровой зарядный автомат «Мега Пауэр 01.80.120», решать вам. Прибор, подключенный к сети (в гараже, возле офиса, у дома – не важно), автоматически организует процесс по специальному алгоритму, заряжая батарею сначала постоянным током, потом постоянным напряжением и, наконец, поддерживая заряженное состояние сколь угодно долго. Ток заряда можно ограничить – до 2,6 или 12 А. **2500 руб.**

РАЗМОРАЖИВАТЕЛЬ СТЕКОЛ И ЗАМКОВ

Вот уж точно летом не пригодится! Зато зимой поможет удалить лед и изморозь со стекол и дворников, а также защитит их на время от последующего обледенения. Поможет и в случае замерзания замков дверей и багажника. Компания GUNK предлагает свой De-Icer в аэрозольном баллоне емкостью 340 мл. **190 руб.**



ЩЕТКА ТЕЛЕСКОПИЧЕСКАЯ

Счистить снег с крыши, убрать наледь со стекла поможет удобная телескопическая щетка со скребком М-71120: ее длина меняется от 90 до 147 см. Места хвата покрыты теплоизолирующим пористым материалом, специальные защелки позволяют выбрать и зафиксировать удобный вылет и угол наклона щетки. В сложенном виде легко уместится в любом багажнике. **700 руб.**



КОФЕВАРКА

Поможет не только согреться, но и побороть сонливость. Стало быть, тоже зимняя опция, ведь темное время суток так и провоцирует на сон. Мощность нагревателя модели МЕ-13112 в 170 Вт допускает подключение к автомобильной розетке (или гнезду прикуривателя), но, конечно, не стоит ожидать такого же быстродействия, как у домашней кофеварки мощностью в киловатт-другой. Отчасти избежать слишком томительного ожидания помогает небольшая емкость кофеварки: всего 150 мл. И не забудьте прихватить пакетик с молотым кофе, иначе придется хлебать кипяток. **790 руб.**

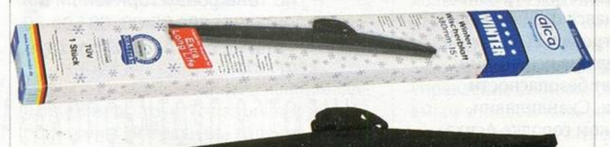


ТЕСТЕР ПЛОТНОСТИ АНТИФРИЗА

Та же Alca придумала ареометр для проверки антифриза, залитого в систему охлаждения. Ясно, что озаботиться его плотностью стоит именно зимой, но не всем поголовно, а тем, кто либо добавлял летом воды, либо сам готовил антифриз из концентрата. Потому отметим это недорогое изделие как зимнее, но ограниченного применения. **90 руб.**

ЩЕТКИ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЯ

Этому изделию место не в багажнике, а на самом виду – на ветровом стекле. Перед вами зимние щетки со специальным резиновым чехлом, предотвращающим обмерзание каркаса, так досаждающее в снегопад. Щетки немецкой фирмы ALCA AL-065 Winter как раз такие. Скребок покрыт графитом и, как говорят результаты испытаний в лаборатории Детройта, выдерживает до 1,5 млн. ходов. **290 руб.**



ТРОС БУКСИРОВОЧНЫЙ

Зимой вероятность всяких неприятностей выше, да и пуск с буксира тоже относится к сезонным видам экстремального спорта. Данная модель стальная, причем сам трос покрыт пластиковой оболочкой и оснащен двумя крюками с защелками-карабинами. Производитель обещает максимально допустимую нагрузку 4500 кг. К тросу прилагается пластиковая сумка-чехол. **300 руб.**



ТЕРМОС



Хлебнуть горячего (не горячительного!) зимой весьма приятно и полезно. Поможет сохранить температуру термос емкостью 1,2 л фирмы Ed Hardy с многозначительным девизом «Слава или смерть». Смерть ему, однако, не грозит даже в случае ДТП: корпус из нержавеющей стали прочнее кузова автомобиля. Клапан в пробке позволяет открыть термос одним нажатием – на ходу особенно удобно. Хотя все же не стоит этого делать. **850 руб.**

НАКИДКА НА СИДЕНЬЕ С ПОДОГРЕВОМ

Типично зимний аксессуар для тех, кто летом сэкономил на встроенной опции, но потом убедился, что садиться на остывшее сиденье неприятно. Модель ME-90014 подключается через гнездо прикуривателя, потребляет всего 35 Вт и вполне достойно выглядит. **540 руб.**

ПРОВОДА ПРИКУРИВАТЕЛЯ

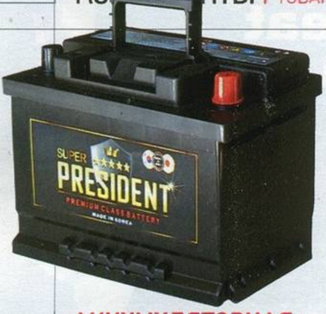
Разумеется, речь идет не об удлинителе для пассажиров-курильщиков, а о проводах для пуска от батареи «доброго самаритянина». Очередная модель компании «Автостоп», предназначенная для пуска двигателей рабочим объемом до 2,5 л, упакована в удобный чехол и выдерживает, как обещают, до 200 А и до –40 °C. Длина проводов 2,5 м. **290 руб.**



ЛОПАТА ТИТАНОВАЯ СКЛАДНАЯ

Ну конечно же, лопата в багажнике – самый нужный инструмент зимой! Особых требований к ней не предъявляется – всего-то помочь разгрести кучу снега около тротуара для парковки или для того, чтобы с этой парковки выбраться. А вот длина очень важна: лопата должна легко поместиться в багажник. Этим требованиям полностью отвечает походная складная титановая лопата фирмы «Зубр». Она очень легкая, прочная, однако дорогая. Можно откапываться такой же, но из стали, – она в 17 раз дешевле. Промежуточный вариант – нержавейка, которая дешевле титана «только» в девять раз. **3800 руб.**





АККУМУЛЯТОРНАЯ БАТАРЕЯ

Батареи Super President в новинку только у нас: они уже завоевали признание покупателей в 30 странах мира. Модель Super President 56030 приехала из Южной Кореи, с предприятия фирмы DAE-A Co. Ее емкость – 60 А·ч, а ток холодной прокрутки 560 А. Завод-изготовитель построен совместно с японскими партнерами, которые предоставили передовые технологии, новейшее оборудование. Ориентировочная цена батареи – 2200 руб.

ДЕЗОДОРАНТ «АНТИТАБАК»



Новинку компании «Астрохим» называть дезодорантом не вполне правильно, ведь средство AC-889 не маскирует, а уничтожает на молекулярном уровне даже стойкий и застарелый запах табака. Вместо него в салоне появляется ненавязчивый естественный аромат. Состав не оставляет следов на любых поверхностях. Применять его рекомендуют не только в салоне автомобиля, но и в любых помещениях. Флакон с распылителем обойдется примерно в 60 руб. за 125 мл.

ЗИМНИЙ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЬ

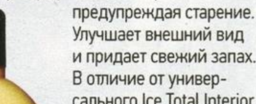
Омывающая жидкость компании «Сапфир» не оставит на стекле бликов, разводов, масляных пятен и при этом не повредит лакокрасочное покрытие, резиновые и пластиковые детали. Аромат отдушки можно выбрать: «сад после дождя» или «лесные ягоды». Еще одна инновация скрыта под пробкой канистры и называется «антибульк»: устройство не дает жидкости расплескиваться при заливке в бачок стеклоомывателя. Приобрести 5 л нового омывателя можно примерно за 250 руб.



СНЕГООТБРАСЫВАТЕЛЬ

Новые модели снегоотбрасывателей Husqvarna ST 268EPT и ST 276EPT не завязнут даже в глубоком снегу благодаря гусеничному ходу, а особый рельеф гусеницы не даст ей скользить по льду. Между собой модели различаются лишь шириной захвата – 68 и 75 см соответственно. Агрегаты оснащены двухстадийной системой измельчения, которой по зубам даже слежавшийся снег. Предусмотрены специальные ножи для высоких сугробов. Галогенная фара, подогрев ручек, надежный двигатель Briggs & Stratton зимней версии Snow Series MAX дополняют достоинства новинок стоимостью 115 000 или 135 000 руб., которые позволят вам без проблем выехать из гаража по окончании новогодних каникул, даже если снег валил десять дней кряду.





СВЕЧИ ЗАЖИГАНИЯ

Свечи А17ДВРМ «За рулем» изготовлены по специальному заказу нашего торгового дома и предлагаются в блистерной либо картонной упаковке с защитной голограммой. Наши свечи проходят дополнительный контроль качества в независимых испытательных лабораториях. Приобрести комплект из четырех свечей «За рулем» можно, заплатив не более 300 руб.

ЗИМНИЕ ШИНЫ

Нешипованные зимние шины Maxxis SP-02 обладают новой конструкцией асимметричного протектора: она обеспечивает равномерность и устойчивость движения по льду и снегу. Сцепление с дорогой улучшают волнообразные 3D-ламели повышенной плотности, особый дизайн поперечных каналов, а также новый кремниевый компонент в резиновой смеси. Последний заодно снижает сопротивление качению и позволяет экономить топливо. Усиленный металлокордный брекер лучше противостоит ударам и воздействию бугристого покрытия. Шины Maxxis SP-02 доступны в размерностях от 13 до 17 дюймов, ширина профиля от 175 до 225 мм. Диапазон цен 1950–5600 руб.



ОЧИСТИТЕЛЬ И КОНДИЦИОНЕР КОЖИ

Leather Cleaner & Conditioner FG6534 удаляет загрязнения со всех типов кожаной обивки, включая кожаный верх кабриолетов. Благодаря добавке глицерина препарат увлажняет и восстанавливает естественную мягкость материала, а специальные фильтры защищают от вредного воздействия ультрафиолетовых лучей, предупреждая старение. Улучшает внешний вид и придает свежий запах. В отличие от универсального Ice Total Interior Care, предназначенного для поверхностей различных типов, этот очиститель и кондиционер кожи поможет справиться с самыми застарелыми загрязнениями. Ориентировочная цена флакона емкостью 500 мл – 300 руб.

ВСЕ ПРЕМЬЕРЫ ХОРОШИ!

Отечественный авторынок в следующем году должны подхлестнуть яркие премьеры. **Кирилл Милешкин** выбрал наиболее интересные модели, вступающие в бой за покупателя в 2012-м, а также рассекретил некоторые громкие дебюты.

НА РОДНЫХ БЕРЕГАХ

Несмотря на постепенное сокращение числа национальных российских моделей, покупателей ждут сразу несколько новинок. Зимой на дорогах ожидается массовое появление бюджетной «Лады-Гранта» (подробнее – на с. 70), а летом на рынок выйдет ее люксовая комплектация и, наконец-то, версия с автоматом. Из курьезов – заявление о пуске во второй половине года конвейера «ё-мобиля», сенсационного проекта последнего времени.

На подходе «Ларгус», то есть «Дачия-Логан MCV», выплывающая на рынок под парусом волжской ладьи. Дачники имеют шансы прикупить вместительный автомобиль аккурат к началу сезона: дилеры получат первые универсалы весной.

ВИД НА ЖИТЕЛЬСТВО

С десяток новых моделей появится среди иномарок, собираемых в России. «Шкода» пополнит гамму компактным «Рапидом», идущим на смену «Октавии Тур». Кузов – любимый чехами лифтбек и традиционный хэтчбек, агрегатная база – от соплатформенного «Фольксвагена-Поло Седан», внешность – максимально самобытная и запоминающаяся. Кроссовер «Йети» сменит калужскую прописку на нижегородскую, позже в сборочных цехах ГАЗа компанию ему составят «Шкода-Октавия» и «Фольксваген-Джетта».

По соседству со «Шкодой» под Калугой русифицируют «Пежо-308» с кузовом седан, изначально



БМВ-М5

«Порше-911»

«СанЙонг-SUT 1»

«Форд-Куга»

«Лада-Гранта»



«Пежо-4008»

«Форд-Мондео»

«Мазда CX-5»

«Лада-Ларгус»

«Опель-Зафира»

«Лексус-GS»

«Ситроен-C4 Эйркросс»

БМВ 3-й серии

рожденный для Поднебесной. Рецепт успеха: передок от рестайлингового хэтчбека, гармонично пририсованный багажник и проверенные двигатели от «Пежо-307» объемом 1,6 и 2,0 л.

На самом западном заводе страны – калининградском АВТОТОРе наладят выпуск свежего «Шевроле-Авео». Московский «Автофрамос» освоит долгожданный «Рено-Дастер», который уже почти полтора года продается в Европе и даже успел обновить интерьер до выхода на наш рынок.

Желаете покрупнее? В премьере грядущего автосалона в Женеве – новом поколении «Форда-Мондео» с набором наддувных двигателей «Экобуст» – проглядывают черты фирменного стиля, заложенного «Фиестой» и «Фокусом». В конкурентах – «Шевроле-Малибу», третья попытка «Джи-Эм» преуспеть на российском рынке в среднем классе. Модель имеет шансы на локализацию в Калининграде. Там же бросит якорь и 3-я серия БМВ, спустя 30 лет вернувшаяся к кузовному индексу 30 – правда, теперь с буквой *F* перед ним. У европейских дилеров машина появится уже в феврале.

С востока зайдут кроссовер «СанЙонг-Актион» с бензиновым двигателем и пикап «Актион Спортс». Последний – серийное воплощение недавно представленного концепта «СанЙонг-SUT 1». За сборку этого грузовичка «Соллерс» примется нынешней зимой. Еще пара дебютантов, «Ситроен-C4 Эйркросс»

и «Пежо-4008», – клоны «Мицубиси-ASX». Если французы отважились на российскую сборку семиместных кроссоверов, то и более компактным выпишут калужский ПТС. Хотя 2012 год мы, скорее всего, проживем с вседорожниками, привезенными из-за рубежа.

«Соллерс» планирует ударить и крупным калибром. На заводе в Татарстане организуют выпуск новейшего «Форда-Эксплорер» и коммерческого «Форда-Транзит».

ТУРИСТИЧЕСКАЯ ВИЗА

Среди «иностранцев» тоже хватает интересных моделей, ожидаемых рынком. Второе поколение i30 напоминает, что бюджетный «Хёндай» – это не только «Солярис». Стильный хэтчбек пока не собирается пускать корни в России, но для успешных продаж необходим привлекательный ценник, а значит, местная сборка. Желающим доплатить за имя, дизайн и имидж рекомендуем девятое поколение «Хонды-Сивик». Посвежевший и не растерявший футуристичности хэтчбек станет единственным типом кузова для Старого Света. Ценовая политика «Хонды» в России заставляет сомневаться, что компания сильно заинтересована в нашем рынке, однако будем надеяться на быстрое появление новинки на отечественных дорогах. Более отдаленная перспектива – новый кроссовер «Хонда CR-V». Его серийную версию для Европы покажут только осенью 2012-го.



«Шевроле-Малибу»

«ё-мобиль»

«Пежо-308 Седан»

«Хонда-Сивик»

«Субару-XV»

«Мини-Купе»

«Хёндай-i30»



«Шкода-Ситиго»

«Хонда CR-V»

«Форд-Фокус ST»

«Шкода-Рапид»

«Ауди-А3»

Впрочем, поклонникам городских кроссоверов будет на что положить глаз. В январе «Форд» обещает рассекретить облик серийной «Куги» второго поколения, весной в Европе (и, надеемся, в России) стартуют продажи «Мазды CX-5» с комплексом технологий «СкайЭктив», а чуть позже до дилеров доберется еще один автомобиль с увеличенным клиренсом – «Субару-XV».

Нельзя обойти вниманием ряд не столь популярных, но нашумевших новинок. «Фольксваген» снова пробует силы в классе городских субкомпактных автомобилей, предлагая покупателям малыша «Ап!» (подробнее – на с. 54). Его братья-близнецы под марками «Шкода» и СЕАТ уже готовы, и первой у нас появится именно чешская машина.

Испанцы, кстати, тоже готовят на российском рынке масштабную акцию по выходу из тени. Залогом успеха должна послужить разумная ценовая политика.

Две новинки от «Опеля» не претендуют на многотысячные продажи, но и не затеряются в своих нишах. Российский рынок получит минивэн «Зафира», а примерно в это же время (скорее всего, на женевском автосалоне) представят серийный кабриолет на базе «Опеля-Астра». «На базе» потому, что в компании решили присвоить машине отдельное имя, тем самым отдалив ее от прочих «астр».

Любители погорячее смогут поближе познакомиться с «Мини-Купе» и заряженным «Фордом-Фокус ST». Последний прибавил в практичности, обзаведясь кузовом универсал. Высшее общество пополнится новым поколением «Порше-911», БМВ-М5 и «Лексуса-GS». Кроме того, «Ауди» значительно расширит S-семейство и сменит поколение «трешки». ЗР



В СВЕТЕ ГРЯДУЩЕГО

С лазерными фарами, продвинутой навигацией и электромобилями БМВ почитатели марки смогут познакомиться через несколько лет. **Максим Сачков** посчитал, что не стоит долго ждать, и выложил любопытные подробности об этих и других интересных технических ноу-хау.

ОТ КСЕНОНА ДО ЛАЗЕРА

Давно ли ксеноновый свет был принадлежностью исключительно автомобилей премиум-класса, а теперь его примеряют даже малолитражки. Более того, ксенон постепенно вытесняется фарами следующего поколения – светодиодными. И эволюция автомобильной светотехники на этом явно не закончится. Разработчики из научно-исследовательского центра в городе Гархинг, что под Мюнхеном, предлагают новый источник света – лазер.

Важный плюс лазерного излучения, которого нет у света от других известных источников, – оно монохромное. Расшифровываю: состоит из волн одинаковой частоты. К тому же эти колебания когерентны, то есть имеют постоянную разность фаз, не зависящую от времени. Поэтому у лазера высокая плотность потока излучения, в тысячи раз выше, чем у светодиодов. А коли так, то для получения нужной освещенности потребуется меньшая мощность и, как следствие, ниже станет нагрузка на бортовую сеть автомобиля – считайте сэкономленные литры топлива в баках или киловатт-часы в батареях.

Бережный расход электроэнергии не единственное достоинство новомодных фар. Лазерный луч, направляемый при помощи системы зеркал и линз на флуоресцентный материал, преобразуется в белый свет. По спектру он ближе ксенонового и светодиодного к самому привычному и безопасному для человеческого глаза дневному свету. Кроме того, лазерные источники очень компактны: лазерный диод примерно в сто раз миниатюрнее светодиодного. Не исключено, что это качество используют при проектировании новых фар – например, сделают головную светотехнику плоской, чтобы наклеивать на кузовные панели.

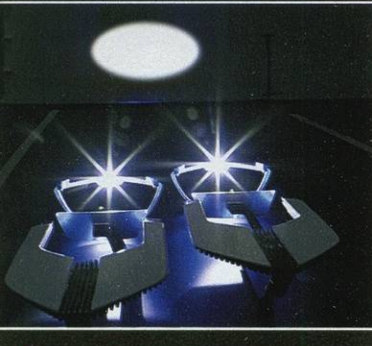
Когда дороги озарит лазерный свет, можно только предполагать. Не исключено, что уже через пару-тройку лет, когда концепт нового купе БМВ-i8, на котором впервые засветились лазерные фары, пойдет в серию.

Другая новинка – функция динамического точечного освещения (Dynamic Light Spot) – призвана оградить от опасности самых беззащитных участников движения. Ее задача – обнаружить пешехода раньше, чем он появится в свете фар, и указать на него

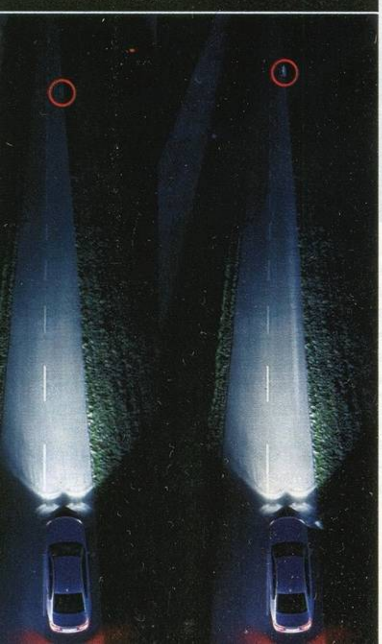


Основные элементы лазерной фары: 1 – источники лазерного излучения; 2 – лучи лазера; 3 – система зеркал, направляющая лазерные лучи; 4 – элемент из флуоресцентного материала; 5 – зеркало для направления белого светового пучка.

Внутри фары находятся несколько источников лазерного излучения мощностью по 1 Вт. Их лучи попадают на элемент из флуоресцентного материала. При поглощении последним энергии выделяется белое свечение, из которого формируется световой пучок.



Водитель автомобиля с системой динамического точечного освещения Dynamic Light Spot (справа) заметит пешехода примерно за 100 м. А в ближнем свете фар (слева) человек появится лишь в нескольких десятках метров.



водителю. И вот как новый ассистент это делает.

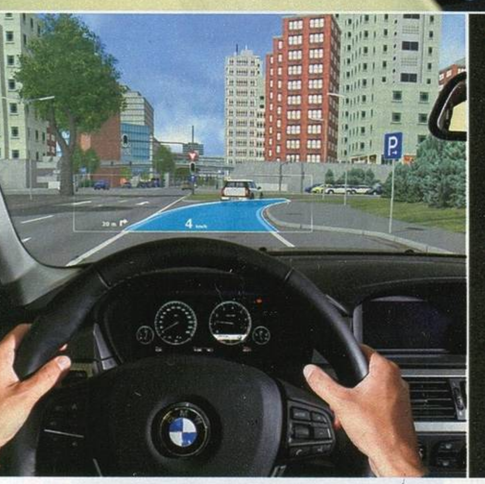
Информацию поставляет система ночного видения BMW Night Vision. Инфракрасная камера способна засечь пешехода на расстоянии до 300 м (мы проверили – см. спецтест в ближайших номерах). Сначала перед глазами водителя появляется предупреждение об опасности, а через некоторое время электроника подключает динамическое точечное освещение. Луч дополнительной фары, как театральный софит, выхватывает из темноты человека и следует за ним, пока тот не исчезнет из поля зрения электронного помощника. Разработчики заверили, что такая указка лишь подсвечивает, но не ослепляет человека.

Таким образом, водитель получает дополнительно несколько драгоценных секунд, чтобы предотвратить столкновение. По исследованиям специалистов БМВ, ближний свет бьет примерно на 50–85 м, но безошибочно вычислить пешехода удается намного позже – примерно за 30 м. Автомобиль проезжает в секунду при разрешенной за городом скорости 90 км/ч около 25 м. Значит, на принятие решения и маневр остается чуть больше секунды – ничтожно мало для предотвращения столкновения. А с системой Dynamic Light Spot расстояние и запас времени увеличиваются в четыре раза, – этого уже вполне достаточно, чтобы затормозить или увернуться от пешехода. Причем сидящий за рулем реагирует на такую подсказку быстрее и адекватнее, чем на предупреждения, проецируемые на ветровое стекло и уж тем более на центральный дисплей.

На опытных образцах светодиодные лампы с поворотными механизмами встраивали в корпуса противотуманных фар, но в серийном исполнении они разместятся в головной светотехнике. Проще всего обучить этой операции ксеноновые модули с автоматическим (в зависимости от дорожной ситуации) распределением света или многосекционные светодиодные блоки (LED-решетки). Впрочем, уже в следующем году должны появиться первые машины с динамическим точечным освещением – пока как опция и при условии, что клиент заказал систему ночного виденья.

ЧУДЕСА НАВИГАЦИИ

Сеть дорог растет, развязки становятся изощреннее, скорости – выше... Без умных и расторопных электронных ассистентов не обойтись. Одно из основных преимуществ навигации следующего поколения – цветная проекция



Скоро автомобили научатся понимать язык жестов. Пара инфракрасных датчиков и камера следят за движениями рук и положением головы. Провел рукой слева направо – открыл новое окно на экране. Кивнул – подтвердил запрос. Установили защиту от случайных действий: надо махнуть в определенной зоне или нажать кнопку, чтобы активировать управление жестами.

Навигация завтрашнего дня. Вот так виртуальную ситуацию совместят с реальной дорогой. Понятнее подсказок просто не придумаешь.

На ветровое стекло будут проецировать не только подсказки навигации, но и предупреждения других электронных ассистентов. Они предостерегут от аварии или подскажут оптимальную траекторию движения.



увеличенного размера на ветровое стекло, позволяющая «накладывать» подсказки... прямо на дорогу. Например, на асфальте возникают стрелки, куда поворачивать и какой ряд занимать, или подсвечивается выбранный объект. Кроме того, навигация возьмет на себя повышенные обязательства. Понятной графикой она проиллюстрирует работу круиз-контроля или ассистента перестроения, предложит оптимальную и безопасную траекторию для объезда препятствия на дороге.

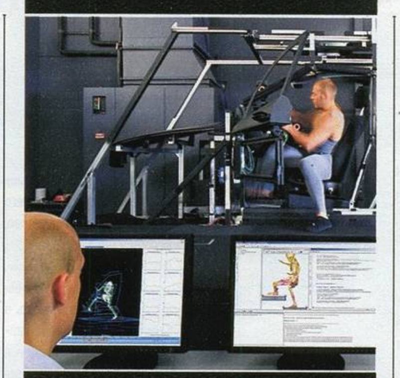
Технические сложности пока мешают реализовать такую конструкцию, с воплощением в серию придется подождать ориентировочно до 2015 года. Одна из причин – нынешнюю проецируемую картинку удается увеличить лишь в четыре раза, выделяя, таким образом, только одну полосу. А чтобы вывести изображение на все стекло, понадобится громоздкий проектор, который просто не поместится внутри приборной панели. Поэтому разработчики подыскивают альтернативные варианты. Один из них – голографическое изображение, формировать которое будут компактные лазерные установки. Кроме того, для получения и обработки данных для навигации понадобится соответствующее программное обеспечение и «железо».

Впрочем, дополнительные информаторы, скорее всего, не понадобятся – все необходимое в современном автомобиле уже установлено. Например, сведения о происходящем вокруг машины навигация будущего будет получать с GPS-датчиков, камер переднего и заднего обзора, радара активного круиз-контроля. Для корректной работы цифровые карты дополнят подробной информацией о дорожной инфраструктуре.

ЭЛЕКТРОНИКОЙ ПО ЭРГОНОМИКЕ

БМВ давно проводит исследования, связанные с эргономикой. Именно поэтому в баварских моделях чувствуют себя комфортно 95% всего населения планеты. Разработчики принимают во внимание не только антропометрические данные, но и физическую силу, подвижность суставов.

Раньше специалисты по эргономике большинство операций выполняли вручную, сейчас на помощь им приходят компьютерные технологии. За полминуты сканер прощупает световыми лучами все тело человека, и на экране монитора появится 3D-модель. Но чтобы ее «оживить», понадобится измерить на других стендах углы, на которые сгибаются руки и ноги, выворачиваются кисти и стопы, наклоняется туловище. Обмеряемый человек должен выполнить 84 движения, чтобы компьютер получил полное представление о кинематике опорно-двигательного аппарата. Более того, для накопления статистической информации, необходимой при построении компьютерной модели, обсчитать нужно несколько десятков людей в возрасте от 17 до 85 лет, разного роста, телосложения и комплекции.



Один из стендов для создания цифровых моделей, помогающих специалистам по компоновке и эргономике оценивать удобство посадки и высадки. Размеры и форма дверного проема легко корректируются, человека облепляют датчиками и одевают в обтягивающее трико для получения точной цифровой копии.

К концу этого года специалисты по эргономике грозятся покончить с замерами, на смену транспортирам и линейкам придут виртуальные манекены. Они резко сократят время проектирования будущих моделей. Например, процесс посадки и высадки из автомобиля состоит примерно из 2000 отдельных движений – попробуйте точно найти, что неудобно и как исправить недочет! А программа шаг за шагом сравнит весь процесс с эталоном и вскоре выдаст четкие рекомендации. В общем, уже можно ставить галочку – этот этап проектирования новых моделей тоже компьютеризировали. ЗР

УЖЕ НЕ КОНЦЕПТ, ЕЩЕ НЕ СЕРИЯ

В ближайшее время планируют выпустить 1100 электромобилей «БМВ-Актив Е», сделанных на базе купе 1-й серии: 125-киловаттный синхронный электродвигатель приводит задние колеса, авто покоряет сотню за 9 с, а энергии литиево-ионных батарей емкостью 32 кВт·ч хватает на 160 км. Но эта модель не поступит в продажу, а попадет в различные организации для подконтрольной эксплуатации. Поступившие замечания и предложения учтут при доводке перспективной модели i3 с электроприводом. Одну претензию от российских журналистов уже можно записывать: неудобно управлять динамикой автомобиля. При отпущенной педали акселератора машина так интенсивно тормозит электродвигателем, будто кто-то схватил за корму. За часовую поездку по городу я так и не привык замедляться без рывков и без лишних манипуляций педалями расчетливо подъезжать к стоп-линии.

1 – литиево-ионная батарея; 2 – электродвигатель; 3 – блок управления мощностью.



ЛИНАКА АДА

«Лада-Гранта», она же ВАЗ-2190, – первый шаг в обновлении собственного модельного ряда. Следующий – обновление «Калины». **Сергей Мишин** анализирует информацию, полученную из официальных и неофициальных источников.

На графике развития модельного ряда АВТОВАЗа до 2020 года (см. lada-auto.ru) четко видно: новая модель Low Cost (она же «Гранта») должна была появиться еще в 2010 году, в 2012-м вытеснить «Жигули» и «Калину», а чуть позже, в 2014-м, – еще и «Самару».

С «Жигулями» и «Самарой» все понятно: их выпуск прекратят либо продолжат уже на других заводах. Участь «Калины» иная: исчезнуть из программы завода либо превратиться в Low Cost уже в 2012 году.

БЮДЖЕТНЫЕ МЕСТА

Появление на улицах Тольятти «калин» в грантовском обличье позволяет сделать вывод: АВТОВАЗ выбрал второй вариант. Причем под фейслифтингом скрывается не просто модернизация, а некоторое изменение концепции «Калины». Ведь на деле получается, что Low Cost расслоится на две модели. Подешевле – бюджетная «Гранта»-седан, модель 2190. И, чуть позже, 2191 – нечто среднее между универсалом и хэтчбеком, с объемистым багажным отделением.

Обновленная «Калина» должна оказаться в верхней части сектора Low Cost – чуть выше моделей 2190 и 2191, чуть дороже и престижнее, чтобы не конкурировать с «Грантой». Но в таком случае «Калина» подтянется к «Приоре», которую, судя по программе, ждет обновление в 2015–2016 годах. Последняя же в рамках грядущей модернизации просто обязана стать еще дороже, чтобы подняться над дорожающей «Калиной», но для этого ей наверняка придется увеличиться в размерах.

КАК ВЫ ЯХТУ НАЗОВЕТЕ?

Вернемся к прототипам модернизированных «калин», что бегают по Тольятти под именем «Линака Ада» (?). Как нам стало известно, у таких машин два варианта кузова: хэтчбек с коротким задним свесом, сзади почти копия сегодняшней «Калины» с индексом 1119, и универсал – близкий аналог 1117.

У обеих капот, передние крылья и фары от «Гранты», а вот передний бампер с интегрированной облицовкой радиатора, судя по попавшим к нам в руки эскизам, будет оригинальным. Средняя часть кузова, как и для «Гранты»-седана, позаимствована у «Калины». Задки этих машин тоже практически калиновские и вряд ли сильно изменятся. Присмотревшись к машинам, можно понять – задняя часть универсала отличается от сегодняшней совсем немного: чуть подрезанным боковым (третьим) стеклом и формой фонарей, выползших на боковины. У хэтчбека изменена форма фонарей. У обеих машин задние крылья с широкой, грантовской отбортовкой.

Изменения в салоне вряд ли будут радикальными. Говорят, эти машины укомплектуют оригинальными передними сиденьями с вертикальной регулировкой и боковыми подушками безопасности. Скорее всего, речь о сиденьях, подготовленных для «Гранты» в люксовом исполнении.

Еще одно отличие – панель приборов, по стилю близкая к грантовской, но имеющая в центральной части место для крупного дисплея. Один из вариантов его использования – встроенная навигация. Обивки дверей наверняка от «Гранты» в люксовом исполнении.

Нового двигателя ждать не стоит, ведь сегодня у «Калины» уже есть два вполне современных шестнадцатиклапанника – 1,4 и 1,6 л с облегченной шатунно-поршневой группой – и совсем недавно появившийся аналогичный восьмиклапанный 1,6.

Коробка-автомат, обещанная на люксовых «грантах», наверняка достанется и обновленным «калинам». Ну и короткая рейка в рулевом управлении, подготовленная для «Гранты». Впрочем, такое рулевое управление АВТОВАЗ примеряет «Калине» и «Приоре» уже лет пять. Пора бы, наконец, от примерки перейти к пошиву.

Подвеска на модернизированных «калинах», видимо, будет грантовской: иметь два ее варианта на бюджетном автомобиле – дорого. Впрочем, ходят слухи, что обновленные хэтчбек и универсал получат различные исполнения подвески в зависимости от комплектации. Однако, судя по нерасторопности завода (например, с тем же коротким рулевым управлением) и настойчивому стремлению экономить на каждой гайке, такое решение вряд ли пройдет.

Обновленным машинам присвоят индексы 2192 (хэтчбек) и 2194 (универсал). Получается, что индекс 2193 оставлен в резерве. Можно ли ждать в ближайшем будущем еще одну модель? Весьма вероятно.

А вот решение вернуться к прежней классификации абсолютно верное. Ведь единичку в начале индекса «Калина» унаследовала от давнего, притом скандального проекта АВВА. Думаю, после проведенных изменений уместно и название «Калины» сменить на другое. Возможно, что все машины с индексами, начинающимися на 219, будут носить имя… «Гранта».

В конце концов потребителю здесь не столь важно, «Калина», «Линака Ада» или «Гранта». Отсутствие огрехов в конструкции и исполнении, налаженная сервисная сеть с приемлемыми ценами на саму машину и владение ею, высокая надежность в эксплуатации – все это в сегменте недорогих автомобилей куда важнее! К счастью, не ВАЗом единым заполнена эта ниша. **ЗР**

Несколько обновленных «калин» в камуфляже уже бегают по Тольятти.



Шильдик – не воробей: «Линака Ада», чего доброго, приживется!

ОТ ТРЕХ ОТПРАВНЫХ ТОЧЕК

Смотрите на iPad:
так разбивают «Вольво»

В 1959 году инженер «Вольво» Нильс Болин изобрел трехточечный ремень безопасности, который позднее стали использовать на своих моделях другие производители. И это не единственный значимый вклад шведской фирмы в спасение жизни при дорожных происшествиях. В этом убедился **Максим Сачков**, побывав в центре безопасности «Вольво». Фото автора и «Вольво».

Тихое зимнее утро. «Вольво-S60» направляется из Стокгольма на север Швеции. Водитель увлеченно беседует с сидящим рядом пассажиром. Внезапно на дорогу выскакивает лось. Руль влево, шипы пытаются зацепиться за скользкое покрытие, но тщетно – скорость слишком велика. Автомобиль теряет управление, вылетает на полосу встречного движения. Бам! Скрежет искореженного металла, звон задубевшего на морозе пластика. Тишина...

Водителя врачи отпустили домой, а пассажиру в ближайшей больнице вынесли вердикт: незначительные ссадины, царапины и синяки. Чудеса? Возможно, но у всякого фокуса есть логическое объяснение.

КТО ВЛАДЕЕТ ИНФОРМАЦИЕЙ

«Удар пришелся в бок, в то место, где сидел передний пассажир, – поясняет Томас Бродберг, руководитель центра безопасности «Вольво», открытого под Гётеборгом в 2000 году. – Еще до приезда полиции и скорой на место аварии примчались наши спецы. Они оказали первую помощь, а потом занялись сбором информации. Досконально

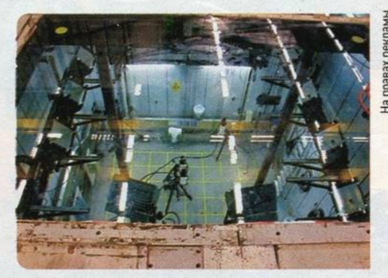






Один из нестандартных заводских крэш-тестов «Вольво». Модель V70 врезается на скорости 64 км/ч с 25-процентным перекрытием в недеформируемое препятствие. Имитирует ситуацию, когда водитель сталкивается с разделительным брусом (например, на развилке дорог или в начале моста) или, неправильно рассчитав обгон, цепляет встречный автомобиль.





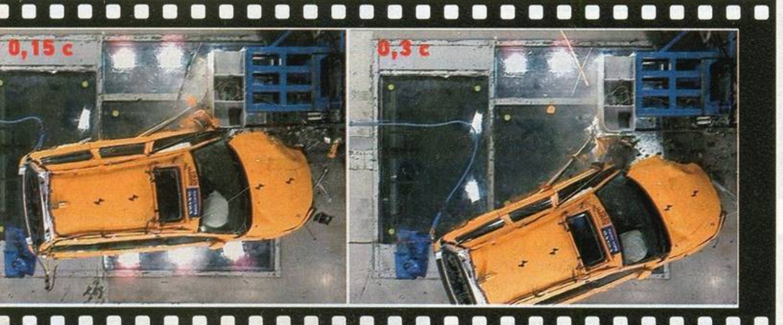
Все происходящее снимают 18 видеокамер со скоростью 1000 кадров в минуту. Камеры установлены не только сверху и по бокам, но даже под прозрачным полом. Съемка дополняет информацию, полученную от манекенов, и позволяет более детально рассмотреть, как ведет себя автомобиль при ударе.

Томас Бродберг, руководитель Центра безопасности «Вольво»: «Уровень безопасности будущей модели сильно зависит от багажа знаний, которым обладают инженеры «Вольво». Задача нашего центра – дать им максимум информации. Виртуальные и настоящие крэш-тесты позволяют точнее выявить сильные и слабые места наших машин и сделать их более безопасными».

описали все повреждения автомобиля, чтобы уточнить, под каким углом произошло столкновение, какова была скорость при ударе, изучили место и условия аварии, даже расспросили очевидцев. С согласия хозяина доставили машину в лабораторию для детального исследования. Собранные сведения пригодятся для работы и спасут еще не одну жизнь».

Одно из главных достояний центра безопасности «Вольво» – накопленная за 40 лет база данных о дорожных происшествиях, в которые попадали автомобили шведской марки. Только вдумайтесь: более 40 000 аварий и 65 000 участников. Именно эту бесценную копилку информации время от времени используют разработчики: анализируют статистику, чтобы выявить типичные, наиболее частые происшествия и сначала смоделировать их на компьютере, а потом проверить в реальном крэш-тесте. Ведь информация, которую дают ДТП, не позволяет в полной мере оценить сильные и слабые стороны автомобиля. Например, известно, что в описанной выше аварии люди, сидевшие в первом ряду, не пострадали. А что, если бы сзади тоже сидели пассажиры? А если дети? Или скорость удара оказалась выше на 10 км/ч?

Поэтому все собранные после аварии показатели сначала подгружают в компьютер и программа моделирует произошедшее. Виртуальные тесты позволяют не только сэкономить время и деньги, но и обработать больше параметров. Ежедневно на экране компьютеров «в аварии попадают» от 15 до 60 машин, а до главного ударного теста специалисты успевают «разбить» более тысячи таких 3D-моделей.



Угол у препятствия, в который приехал автомобиль, сглаженный, что смягчило удар (автомобиль немного соскользнул с него), тем не менее повреждения существенные. Больше всего досталось, естественно, водительской стороне, хотя кузов отвел часть энергии и на пассажирскую. Отлично сработала клетка безопасности, кабина почти не задета, передок хорошо погасил энергию удара, поэтому манекены зафиксировали неопасные перегрузки. Иными словами, люди в такой аварии не пострадали бы.

И хотя компьютерные результаты почти не отличаются от реальных (это подтверждает сравнение повреждений виртуальных манекенов с травмами пострадавших в ДТП людей), проделанную работу окончательно проверяют в ходе крэш-теста.

МЕЖДУ ЭКРАНОМ И КУБОМ

Как разумно сэкономить на безопасности? «Вольво» заменяет некоторые крэш-тесты стендовыми испытаниями. Это некий промежуточный этап между компьютерным моделированием и ударами в другую машину или барьер. А если точнее, симуляция последних, только без контакта с препятствием и, следовательно, без повреждений кузова. Такие тесты выгодны, если приходится испытывать, например, удерживающие системы или элементы интерьера, влияющие на безопасность (панель приборов, руль, сиденья).

Сменную кабину, имитирующую переднюю часть салона одной из моделей, закрепляют на подвижной платформе, и установка резко отталкивает ее назад. Эффект тот же, что при фронтальном ударе: манекены подаются вперед. Срабатывают ремни с преднатяжителями и подушки, сверхбыстрый компьютер снимает информацию (до 100 параметров) с датчиков манекенов, а высокоскоростная камера фиксирует каждое движение неодушевленных испытателей – эти данные пригодятся при «разборах полетов».

Всё, как при ударе в куб, только дешевле и требует меньше времени на подготовку. После очередного теста достаточно поменять подушки, пиропатроны, ремни, проверить основные крепления и элементы интерьера – и опять можно усаживать манекенов и начинать обратный отсчет. Поэтому стендовые испытания проводят в среднем вдвое чаще, чем крэш-тесты, – иногда до четырех раз в день. Есть и еще одно преимущество: при серийных испытаниях на этом симуляторе намного проще выдерживать заданные параметры (ускорение, распределение удара).

В общем, уникальный стенд, однако и он не способен полностью заменить крэш-тест.

БИТЬЕ ОПРЕДЕЛЯЕТ БЕЗОПАСНОСТЬ

Самое жестокое и одновременно зрелищное испытание происходит в сердце центра безопасности. К «месту встречи» ведут два тоннеля, по которым летят тестовые автомобили, посланные в последний путь расчетливыми операторами. Изюминка этого сооружения – поворотный механизм одного из тоннелей, разворачивающий полосу на угол до 90°. Это дает возможность имитировать удары в бок и под углом.



Уникальный стенд «Вольво» для испытаний удерживающих систем и прочих деталей в салоне, влияющих на безопасность. Этот аппарат имитирует не только нужные перегрузки, но и другие силы, действующие на автомобиль при ударе. Например, которые немного приподнимают машину или которые качают ее вверх-вниз относительно центра.

Такие весы не для слабонервных. Они показывают, как меняется вес тела при ударе. Этот 76-килограммовый молодой человек всего-то при 25 км/ч тяжелеет почти до 2 т. Представляете последствия, если такой снаряд прилетит к вам с заднего сиденья! Лучше попросите пассажиров во втором ряду пристегнуться.



▸ «Склад готовой продукции» центра безопасности «Вольво». Эти автомобили достойно закончили свой жизненный путь. Они помогли собрать бесценную информацию, которая спасет не одну человеческую жизнь.



Другая труба неподвижна, зато ее протяженность позволяет разогнать автомобиль до 120 км/ч – хватит с запасом для любых испытаний. В конце прямой стационарный стенд, который в зависимости от типа столкновения можно установить под нужным углом и увенчать любой насадкой – от мягкого сминаемого барьера до столба. Здесь же имитируют и переворот. Автомобиль устанавливают боком на специальную тележку, разгоняют и резко останавливают – машина слетает с платформы и делает несколько кувырков. В списке проведенных тестов и актуальные для северных стран дорожные коллизии: иногда в лаборатории авто врезается в «лося». Впрочем, скоро столкновения с лосями станут редкостью – «Вольво» работает над электронными ассистентами, идентифицирующими животных и своевременно информирующими водителя об их приближении.

Каждый год здесь разбивают более 250 «вольво». При этом оборудование загружено меньше чем на половину. Поэтому еще 350 крэш-тестов в этой лаборатории шведы проводят для других марок, среди которых, например, «Астон Мартин», «Ленд-Ровер», «Ягуар». Кроме того, по собственным оригинальным методикам тут работает над безопасностью подразделение «Вольво трак», которое изредка предоставляет грузовики и для крэш-тестов с легковыми моделями.

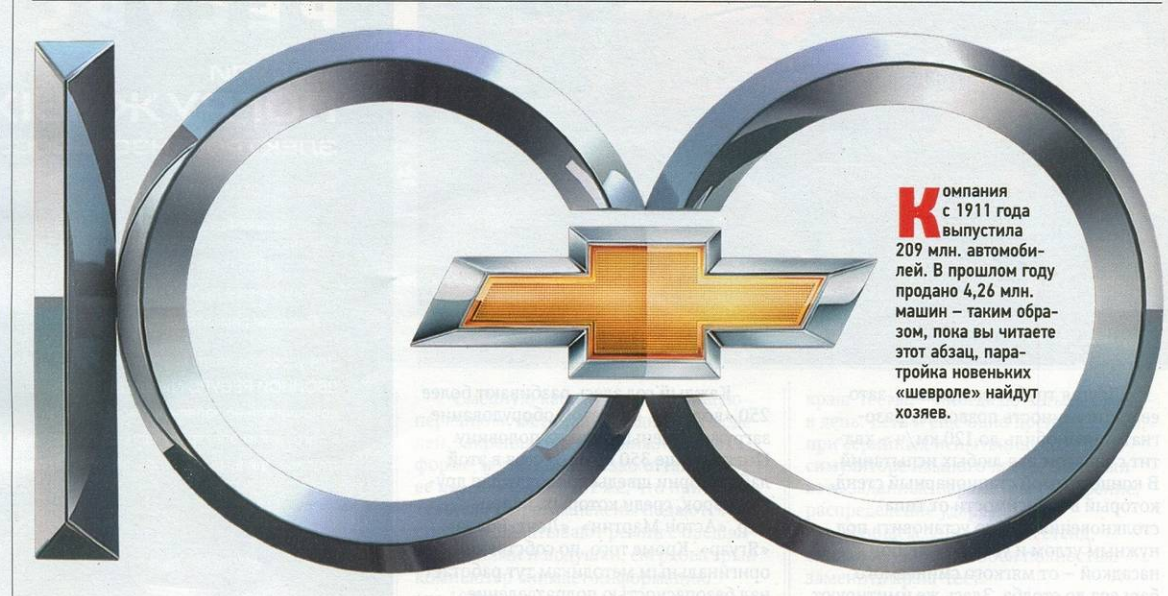
Примерно четверть века назад в Швеции каждый десятый попавший в автомобильную аварию получал серьезные повреждения. Сегодня этот показатель снизился почти в пять раз – во многом благодаря стараниям автопроизводителей, уделяющих безопасности все больше внимания. И случай с вылетевшим на встречную полосу «Вольво» – лишнее тому подтверждение. ЗР



▸ В большой шведской семье, «проживающей» в центре безопасности, более 100 манекенов разного возраста, роста и пола (по восемь категорий взрослых и детей), не считая виртуальных фигурок для компьютерного моделирования. В их числе манекены Hybrid III и более совершенные THOR для фронтальных ударов, EuroSID для боковых и BioRID для наездов сзади. Цена каждой куклы доходит до 150 тыс. евро.

100 ПИРОГОВ И ОДНА СВЕЧКА

К юбилею одной из крупнейших автомобильных компаний **Антон Чуйкин** собрал разнообразные любопытные факты из ее истории и современности. С днем рождения, «Шевроле»!



Компания с 1911 года выпустила 209 млн. автомобилей. В прошлом году продано 4,26 млн. машин – таким образом, пока вы читаете этот абзац, пара-тройка новеньких «шевроле» найдут хозяев.

1911-1914



Совместное предприятие «Джи-Эм-АВТОВАЗ» готовится к выпуску обновленных «Шевроле-Нива» и «Лады 4×4». Точных сроков пока не называют, но известно, что в перспективе все полноприводные модели в Тольятти предстоит выпускать на мощностях СП, которые нарастят до 120 тыс. машин в год. Трудно поверить, но так называемая старая «Нива» (ныне «Лада 4×4») покинет родные стены АВТОВАЗа и переедет в соседние цеха совместного предприятия.

1940-50-е

CHEVROLET

Три предприятия ныне выпускают «Шевроле» в России – собственный завод в Санкт-Петербурге («Круз», «Каптива»), СП в Тольятти («Нива»), АВТОТОР на условиях контрактной сборки в Калининграде («Лачетти», скоро «Авео»). В 2013-м к ним добавится четвертое – в Нижнем Новгороде («Авео»). «Шевроле», таким образом, – обладатель самой большой и самой сложной производственной сети в нашей стране.

1916

CHEVROLET

Эмблема «Шевроле», разумеется, имеет несколько версий появления на свет. Например, такая: ее подсказал мистеру Дюранту рисунок обоев в отеле во время путешествия в Париж. Или он сам нарисовал стилизованный галстук-бабочку, сидя за обедом... Есть еще история, как он подсмотрел эмблему в рекламном объявлении одной американской газеты. Доподлинно известно главное: бабочка «Шевроле» с небольшими изменениями существует с 1913 года.

1934



По сведениям компании, автомобили «Шевроле» в том или ином виде присутствуют более чем в 700 песнях, десятках фильмов и книг. Одна из самых известных – «Опасен на любой скорости» американца Р. Нейдера, который резко высказался о безопасности машин – в частности, критиковал конструкцию «Шевроле-Корвэйр». В 60–70-е годы прошлого века книга попортила тонны крови боссам «Джи-Эм», теперь же ее вспоминают скорее на пользу «Шевроле».

1957

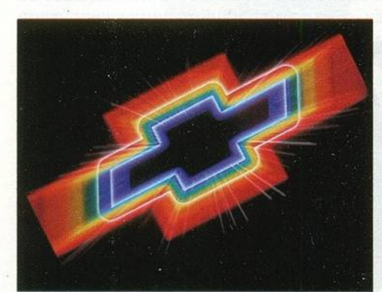


1960-е

После ухода «Шевроле-Ланос» марка лишилась мощного, хотя и пожилого игрока в секторе бюджетных авто. В «Шевроле» прекрасно осознают необходимость замены – возможно, ею станет новая модель на базе южноамериканского «Кобальта».

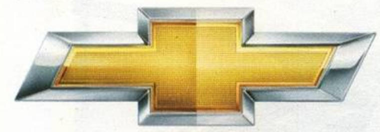
Среди десяти крупнейших рынков компании – Китай, Индия, Бразилия, Россия; во всех этих странах развернуто производство автомобилей. Сегодня 60% «шевроле» продаются за пределами США. Это стало возможным, в частности, благодаря покупке и ребрендингу «Дэу» и активному продвижению марки «Шевроле» в Европе и Азии.

1985



На заводе «Хэмтрамк» в Детройте, где ныне выпускают «вольты» и «амперы» тиражом до 40 тыс. в год, есть забавное напоминание о том, кто первым выпустил автомобиль с электрическим и бензиновым моторами в широкую серию и кто, таким образом, являлся и является серьезнейшим конкурентом. За стеклом выставлена бейсбольная бита с надписью: «Это – для «Тойоты».

2010



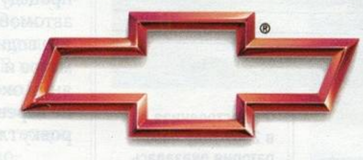
Ближайшие новинки «Шевроле» в России – компактный «Авео» и спорткар «Камаро». Последний впервые официально пересекает границы России (начало продаж – весна 2012 года).

1977



Электрический «Вольт» стоит в Штатах около 40 тыс. долларов – заметно дороже бензиновых одноклассников. Зато покупатель получает государственную субсидию в 7,5 тыс., да еще от 1 тыс. до 5 тыс. долларов компенсируют власти конкретного штата.

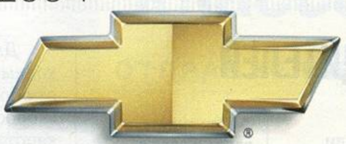
2000-2001



Официальный день рождения компания отмечает 3 ноября, вспоминая отцов-основателей – гонщика Луи Шевроле родом из Швейцарии и предпринимателя, основателя «Дженерал моторс», прожженного янки Уильяма Дюранта. «Шевроле» вошел в состав «Джи-Эм» в 1918-м.

К юбилею фирма подготовила ряд премьер – пикап «Колорадо», седан «Малибу» (попадут в Россию не раньше следующего года), выход на американский рынок «Соника» («Авео») и, пожалуй, самое любопытное: в США с 2012-го будут продавать «Спарк», включая электрическую версию. Это явный кандидат на звание самого маленького «Шевроле» на американском рынке за все 100 лет.

2004



Россию и «Шевроле» связывают любопытные исторические эпизоды. Например, кроме хрестоматийного «Студебекера» в СССР по ленд-лизу поставили десятки тысяч грузовиков «Шевроле-G7107», более того – их собирали из машинокомплектов на ГАЗе. Вспомним первый иностранный автозавод в новой России, где собирали «блейзеры» (остряки добавляли к имени букву – завод-то в Елабуге). Более успешным стало предприятие под боком волжского автогиганта, давшее жизнь проекту ВАЗ-2123, то есть новой «Ниве». Итоговый результат взаимосвязей – нынешний «Шевроле», который стал иностранным брендом № 1 на российском авторынке.



В ТИХОЙ КАМЕРЕ

Акустическая лаборатория «Вольво» настолько тихая (уровень шумов в ней не превышает 17 дБ), что через все помещение площадью 2500 м отчетливо слышно, как урчит в желудке у испытателя. Такие условия оказались особенно востребованы именно сегодня, с появлением гибридных и электромобилей. Оказалось, что шум двигателя отлично маскировал все иные шумы, а когда автомобиль поехал на электротяге, вдруг стало слышно, как... плещется топливо в баке! Стало быть, нужны новые подходы к шумоизоляции. И еще: для безопасности пешеходов, как считают на «Вольво», нужен не просто абы какой звук, а похожий на шум работающего ДВС – в процессе «эволюции» мы привыкли воспринимать его как сигнал опасности. Так что и эти, внешние звуки тоже отладят в тихой камере.

Построенная в 2009 году лаборатория оказалась особенно нужной два года спустя.

ЗА СТЕКЛОМ

До сих пор head-up-дисплеи, проецирующие показания приборов, указания навигатора и прочую информацию на ветровое стекло, были прерогативой лишь дорогих авто. Однако и в данной области срабатывает тенденция удешевления технических новинок и их распространения на массовые автомобили. Дисплей, представленный фирмой «Джонсон контролс» в концепт-каре «Киа-Соул ie:3», как раз из таких. Он автономный (то есть пригоден для установки практически в любую машину) и выдает полноцветную 3D-картинку высокого разрешения, но не на ветровое стекло, а на специальное прозрачное стеклышко, выезжающее из корпуса прибора при включении. Таким образом, не нужна процедура настройки картинки под конкретный автомобиль: все уже сфокусировано. Причем так, что водителю кажется, будто показания спидометра и указания навигатора «висят» на расстоянии около 1,8 м. Поэтому считывать их можно, не переводя взгляд с дороги и не изменяя фокусировку глаз. А это прямой вклад в безопасность!



В концепте корпус дисплея спрятан, но ничто не мешает установить его в любом серийном авто прямо на торпедо.

ESP НЕ ТОЛЬКО ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ

Электронная система стабилизации – штука полезная: автоматически подтормаживая то или иное колесо, она затягивает автомобиль в поворот на заданную водителем траекторию и тем предотвращает заносы и аварии. Оказалось, на ESP можно возложить и спасение пешеходов! Разработчики компании TRW рассудили: раз уж электроника может притормаживать любое из колес, то ей ничего не стоит затормозить все четыре сразу. Главное – успеть отдать соответствующую команду, а для этого – вовремя заметить и идентифицировать человека на дороге. Вообще говоря, подобные системы распознавания образов уже существуют и активно используются в автомобилях. В данном случае, однако, ставку сделали не на видеокамеру. Точнее, не на нее одну. В помощь электронному глазу придали миниатюрный радиолокатор, работающий в диапазоне 24 ГГц.

Как видите, радар и впрямь получился весьма миниатюрным и легко спрячется за зеркалом.

Для срабатывания тормозов системе необходимо одновременно получить информацию от обоих датчиков – камеры и радара. И тогда скорость будет снижена, а пиропатрон отстрелит капот вверх для смягчения удара. Потому что речь в данном случае идет пока не о предотвращении ДТП, а лишь об уменьшении тяжести его последствий.



ДАР ПРЕДВИДЕНИЯ

В рамках проекта SIM (Safe Intelligent Mobility) под Франкфуртом успешно проходит тестирование на дорогах система связи между автомобилями Car-to-Car, предложенная «Фордом». Разработки ведутся с 2008 года, а перспективы зависят от развития соответствующей инфраструктуры и оборудования упомянутой системой связи большинства автомобилей на дорогах, иначе не добиться ее эффективности. Естественно, подобная программа потребует немалых инвестиций, поэтому целью демонстрации, прошедшей в конце осени, было подтверждение необходимости вложений и привлекательности новой системы.

Каждый, вероятно, знает, как неприятно ехать в легковушке за грузовиком, фургоном или легковой машиной с наглухо затонированным задним стеклом: не видно, что делается впереди, оттого велик риск не успеть затормозить. В ходе теста между двумя оборудованными системой Car-to-Car автомобилями «Форд S-MAX» вклинился «наглый водила» на «Транзите». Но теперь фургон стал как бы прозрачным: при торможении передний автомобиль послал сигнал об этом действии заднему – и на табло появилось предупреждение, причем еще до того, как загорелись стоп-сигналы на грузовичке! С момента нажатия водителем-лидером на тормоз прошло всего 100 мс.

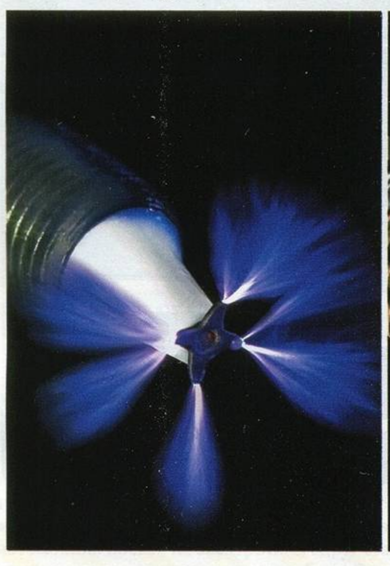
Получается, что электроника позволяет предупредить возникновение опасной ситуации и по времени, и по возможности «увидеть», что творится перед мешающим обзору автомобилем. А ведь эта возможность дорогого стоит.

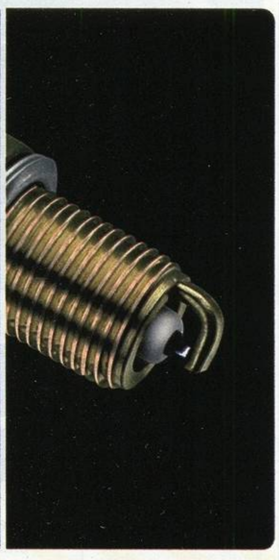


На самом деле «Форд-Транзит», конечно, не стал прозрачным. Но табло позволяет «видеть» сквозь него.

КОРОНАРНАЯ ДОСТАТОЧНОСТЬ

Нет числа попыткам сэкономить топливо за счет лучшего воспламенения смеси в цилиндре. Каких только чудодейственных свечей мы уже не видели: с дырочками, канавками, остриями, разрезами. А вот новинка компании «Федерал-Могул» (она известна больше по бренду «Чемпион»), представленная во Франкфурте этой осенью, изменила сам характер разряда. Пламя больше не возгорается из искры, вместо нее генерируется коронный разряд. Похожий в свое время могли видеть те, кому приходилось ремонтировать строчную развертку старых телевизоров: при частоте 15 625 Гц там возникал жужжащий и пахнущий озоном фиолетовый разряд длиной не в миллиметры – в сантиметры! Был он не смертельно опасным, а только неприятным, но, оказывается, такой вполне способен поджечь даже весьма бедную топливную смесь в цилиндре.





Вот такой сноп искр выдает новинка. Справа – обычная свеча, которую намерен похоронить «Чемпион».

Итак, убираем из свечи боковой электрод, центральный вытягиваем, насколько можно, наружу и прикрепляем на его кончик плоскую пластинку с острыми углами. Теперь осталось подать на такую свечу высоковольтное и высокочастотное напряжение, и вот он, тот самый коронный разряд, – пляшет молниями по камере сгорания.

В отчете фирмы после испытаний системы ACIS (Advanced Corona Ignition System) на 1,6-литровом двигателе с турбонаддувом и непосредственным впрыском утверждается, будто экономия топлива достигла 10%! Опасения, что такой способ зажигания приведет к слишком быстрому нарастанию давления в цилиндре и, как следствие, к более шумной работе мотора, не оправдались. А вот износа электрода при коронном разряде вообще нет – свеча получилась практически вечной. Удобно и то, что новую свечу просто ввертывают вместо обычной.

Но не спешите в магазин: во-первых, о начале серийного производства пока не сообщается, а во-вторых, для свечи нужны ведь совершенно другие модуль и катушка зажигания.

КУЛАК ЕЩЕ ПОСЛУЖИТ

Поворотный кулак – деталь дорогая, менять его муторно, а ведь порой приходится из-за сущей ерунды. Резьбу отверстий для болтов крепления тормозных механизмов со временем так разъедает ржавчина, что при попытке демонтажа она окончательно разрушается. Вот вам и счет на замену всей детали.

Подобное характерно и для других соединений: что стоит, например, сорвать резьбу в отверстиях для свечей, лямбда-зонда. И рецепт скорой помощи тоже известен: можно восстановить витки, ввернув особо прочные спиральки из хромоникелевой стали.

Теперь же фирма HeliCoil разработала аналогичные футорки и для соединений поворотных кулаков, где, как правило, используется резьба M9×1,25.

Процесс восстановления элементарен и осуществляется в два этапа. Сначала специальным инструментом из набора отверстие за один проход рассверливают и нарезают в нем новую резьбу увеличенного диаметра и специального профиля. Затем в него вворачивают собственно футорку, – она ярко-зеленого цвета, чтобы при следующем ремонте сразу бросалась в глаза.

Поворотный кулак с восстановленными отверстиями. Если бы не зеленый цвет новой резьбы, их пришлось бы пометить на нашем фото стрелками.

Такая спиралька сэкономит и время, и деньги.



Надежность и прочность восстановленного кулака и его соединений была проверена и подтверждена организацией технадзора TÜV.

ТЕМНОЕ ПРОШЛОЕ

Удобство замены ламп в фонарях десяти популярных на нашем рынке автомобилей оценили **Игорь Козлов** и **Евгений Михалкевич**. Фото **Константина Якубова**.

Условное обозначение:

Время замены

Инструмент

СГОРЕЛИ НА РАБОТЕ

Зачастую к исправности задней светотехники владельцы относятся менее трепетно, нежели к потухшей фаре. А фонари, между прочим, не менее важны. Если, скажем, едущий следом водитель не распознает ваш маневр из-за перегоревшей лампочки, беды не миновать. И пусть виновным в ДТП окажется тот, кто был сзади (хотя не факт), вам-то от этого проку мало: машина потеряла товарный вид и продать ее за приемлемую цену будет значительно сложнее.

Проверять исправность ламп проще всего в присутствии помощника. На эту роль подойдет даже дитя. Опытному водителю порой достаточно глянуть в зеркало заднего вида и выявить огарок по отражению от сзади идущей машины, особенно если та достаточно велика (автобус, грузовик). Или по отражению от стационарных построек. Хорошо, когда есть гараж: в углах можно развесить зеркала и с их помощью контролировать светотехнику каждый раз перед выездом.



«Шевроле-Лачетти», седан

 1 мин 16 с

 –

 Отличный доступ.

 Нет.

Через удобный лючок открывается прекрасный доступ к лампочкам. Но лучше бы лючок откидывался к крылу.





Лампа поворотника с оранжевой колбой, в отличие от белой, имеет асимметричные усики на цоколе.

Когда нет ни того ни другого, проверяем стоп-сигналы, используя палочку подходящей длины: один конец упираем в педаль тормоза, а другой – в подушку водительского кресла. Исправность поворотников на всех современных машинах контролируется автоматически: если реле защелкало с удвоенной частотой, значит, лампочка перегорела – сложно не обратить на это внимание.

Разумеется, бессмысленно затевать замену ламп, не имея запасных. Советуем приобрести их заранее: вдруг в придорожном магазине не окажется нужных? Запас, как известно, карман не тянет. Тип ламп ищите в руководстве по эксплуатации.

В тесте участвуют десять машин: «Хёндай-Акцент», «Форд-Фокус II+», «Тойота-Королла X», «Мицубиси-Лансер X», «Рено-Логан», «Дэу-Нексия», «Шевроле-Лачетти», «Мазда-3» и две «лады» – «Калина» и «Приора» (ЗР, 2011, № 2, 4, 6, 8, 10). В зачет взяли среднее время из трех попыток на замену лампы поворотника. Дабы исключить случайные факторы, все работы выполнили в зарулевском техцентре силами механика Евгения Михалкевича – при одинаковой температуре, освещенности и квалификации мастера.

МУЧЕНИЕ – СВЕТ

Быстрее всего Евгений справился с «Лачетти» – за минуту и 16 секунд! В седане все предусмотрено: и широкие карманы в обшивке багажника, и патроны ламп с разными ключами, дабы ненароком не перепутать, какой куда вставлять... Но не у всех есть повод радоваться – в хэтчбеке той же модели замена намного сложнее: для доступа к лампам фонарь нужно снять (ЗР, 2007, № 11). А сделать это непросто: чтобы преодолеть мощную хватку двух фиксаторов, придется привлечь помощника, намазав ему ладони чем-нибудь липким – например, медом, вареньем. Только так, постукивая липкими ладошками по колпаку и помогая тягой, получится сместить фонарь в осевом направлении назад. Лампа поворотника здесь с оранжевой колбой и со смещенными выступами на цоколе.

На втором месте «Королла»: за минуту и 24 секунды поменяли лампу поворотника, а за минуту и 40 секунд – все лампы. Как и на «Лачетти»-хэтчбеке, секции отдельные: в крыле поворотник, стоп и габаритка, а в крышке багажника задний ход и противотуманный фонарь. Однако доступ не в пример более продуманный. Для замены стопа-габаритки-поворотника (в наружной секции) снимаем заглушку в обшивке багажника – и вот они, лампочки. Если пришлось зимой менять лампы в секции крышки багажника, загоните машину в теплый бокс и дайте ей отогреться. Иначе рискуете сломать защелки пластикового лючка.

Третий – «Акцент». Открыв багажник, выворачиваем два самореза крепления фонаря и сдергиваем его вбок, перпендикулярно оси авто. Некоторые, не зная такого нюанса, тянут фонарь назад, ломая при этом фиксаторы. Благо, это отдельная деталь,

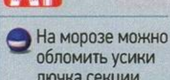
2 место



«Тойота-Королла»



1 мин 24 с



–

(+) Отличный доступ, простая ориентация ламп и их патронов.

(–) На морозе можно обломить усики лючка секции багажника.

Лючок в обшивке для доступа к боковой секции фонаря снимается полностью. Очень удобно!





Бесцокольная двухнитевая лампа стопа-габаритки имеет четыре контакта. Как ни поставь, будет правильно.

3 место

«Хёндай-Акцент»



1 мин 44 с



крестовая отвертка

(+) Усилие фиксации фонаря невелико.

(–) Фонарь нужно снимать, причем не назад, а вбок.

Здесь понадобился инструмент – крестовая отвертка. Затягиваем крепеж усилием двух пальцев.





Длина проводки позволяет перепутать местами патроны, а разные ключи на каждом из них – нет.

4 место



«Мицубиси-Лансер», седан



2 мин 10 с



крестовая отвертка

(+) Простая ориентация ламп и их патронов.

(–) Фонарь нужно снимать, легко отколоть уголок рассеивателя.

Когда снимаешь фонарь, уплотнитель проводки так и норовит покинуть посадочное место (стрелка).





Для доступа к лампам в крышке багажника сняли обшивку целиком. Шумоизоляция – доработка владельца.

закрепленная на корпусе саморезами, и найти ее на разборках не составляет труда. Вопрос в деньгах: если бэушный фонарь в сборе обойдется в 1900–2500 рублей, то тот кусочек пластика – примерно в половину этой цены.

Четвертое место за «Лансером». И хотя размещение фонарей на седане такое же, как на «Королле» (в крыльях и крышке багажника), для замены ламп в наружных секциях извольте их снять. Вывернув крестовой отверткой два самореза, потяните фонарь назад строго по оси авто! Если при этом не расколете уголок рассеивателя, считайте, повезло (особенно когда потревожили замороженную машину). Проверьте уплотнение жгута проводов: его могли стронуть с посадочного места при предыдущей замене ламп – именно поэтому в багажнике подопытной машины образовался «водоем». К внутренним секциям и третьему стопу добираемся, сняв обшивку багажника, для чего выковыриваем сердцевины, а затем тела семи пистонов. Без шлицевой отвертки здесь не обойтись.

ДО ФОНАРЯ

Пятый результат у «Нексии». А ведь копия «Опеля-Кадет» могла быть первой, если бы переняла немецкие традиции – заменять лампочки без применения инструмента. В «Нексии», увы, без него не обойтись. Открутить две пластиковые гайки-барашка крепления боковин багажника сможете и вручную, но как вынуть четыре пистона без риска сломать ногти? Хорошо хоть, фонари снимать не надо. Если меняли лампу справа, не забудьте продеть сквозь отверстие в боковине тросик лючка бензобака.

На «Фокусе», как и на «Лачетти», с седаном все просто, а вот с хэтчбеком повозились. В итоге шестой результат. Вывернув два самореза «под крест», мучительно долго пытались отделить фонарь от кузова. Здесь ни мед, ни прочие сладости не помогли – мала площадь колпака, к которой прикладывали усилие. Выручил пластиковый клин. Вставив его между кузовом и фонарем в местах, обозначенных изгибом рельефа светорассеивателя, аккуратно, чтобы не ободрать краску, стащили корпус с двух фиксаторов. Скорее всего, на морозе такой номер не пройдет: фонарь запросто лопнет. Порадовала «защита от дурака»: как ни крути, лампу в чужой патрон не воткнешь, патрон в другое гнездо не вставишь. При сборке важно поправить проводку, уложив ее в ложементы тыльной части корпуса фонаря, иначе рискуете прищемить ее крепежом.

Седьмым по списку идет «Логан». Здесь тоже пришлось снимать фонарь, и, хотя инструмент при этом не понадобился, провозились более четырех минут. Ладно, если бы в одной попытке, но это средний результат из трех! Сперва вывернули пластиковый барашек крепления обшивки багажника, затем отогнули ее и, отвернув две барашковых гайки фонаря, вынули его из «глазницы». Проводка на подопытном экземпляре оказалась коротковата, – дабы не мучиться с заменой ламп на весу, решили

5 место

«Дэу-Нексия»

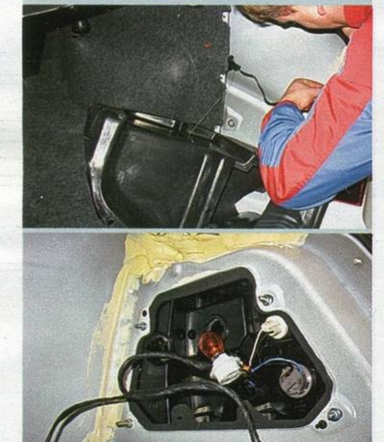
3 мин 9 с — шлицевая отвертка с тонким жалом

(+) Точки крепления обшивки хорошо заметны.

(–) Кроме необходимости пользоваться инструментом, нет.

При замене ламп в правом фонаре не забудьте заправить на место тросик замка лючка бензобака.





После того как сняли пластиковый щиток боковины багажника, открылся прекрасный доступ к лампам.

6 место

«Форд-Фокус», хэтчбек

3 мин 50 с — крестовая отвертка, пластиковый клин

(+) Понятная ориентация ламп и патронов.

(–) Фонарь нужно снимать, тугие фиксаторы.

Отделить фонарь от кузова поможет пластиковый клин. Но и с ним работайте бережно, чтобы не повредить кузов.





Проводка разной длины, а патроны с индивидуальными ключами – при всем желании не перепутаешь.

7 место

«Рено-Логан»

4 мин 18 с — –

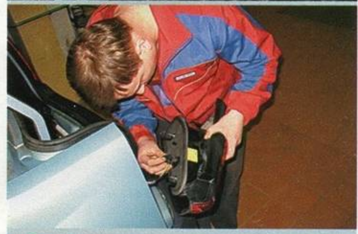
(+) Нет дополнительных фиксаторов фонаря.

(–) Фонарь нужно снимать, коротковата проводка.

Отогнув обивку, выкручиваем две пластиковые барашковые гайки крепления фонаря (здесь они белого цвета).







Чтобы соединить разъем, приходится дольше обычного целиться в ответную часть из-за коротковатой проводки.

отстегнуть разъем, надавив на фиксатор колодки, и располовинить корпус на верстаке. При сборке пытались было поставить резиновую прокладку вверх ногами, однако вовремя сообразили, что к чему. «Защита от дурака» предусмотрена, но не от полного.

Как ни старался наш механик подыграть соотечественнице «Приоре», ничего не вышло: секундомер зафиксировал лишь восьмой результат. Карманы в обшивке багажника оказались маловаты, отчего более-менее удобно вывертывается лишь одна барашковая гайка. Чтобы подлезть к двум оставшимся (ближе к проему крышки), хоть наизнанку выворачивайся. Снимая фонарь (строго назад по оси авто), не затеряйте уплотнительные колечки на шпильках – без них в багажник будет проникать вода. Патроны по цвету никак не отличаются друг от друга, поэтому будьте внимательны при сборке: если пришлось их все вынимать, проверьте правильность выбранной секции, включив лампу. На некоторых патронах предусмотрены индивидуальные ключи, но выполнены они невнятно. Поэтому можно невольно, приложив чуть большее усилие, ошибиться с ориентацией. В завершение заправляем обшивку под уплотнитель проема багажника и фиксируем ее пистоном.

Хваленый японский автопром в лице «Мазды-3» – лишь на девятой строчке. Помнится, с моделью предыдущего поколения тоже провозились (ЗР, 2009, № 11). Дело в том, что ни в той машине, ни в нынешней не предусмотрено карманов в обшивке. Советуем их прорезать, после чего зафиксировать при помощи текстильной липучки. Иначе для доступа к фонарям постоянно придется снимать пластиковый порожек проема, рискуя сломать защелки. Да и ставить эту деталь непросто: сперва нужно попасть направляющими шипами в ответные отверстия (ближе к запаске) и лишь затем защелкивать в проеме и ставить на место четыре пистона. Имейте в виду, обшивка здесь «дубовая», и, чтобы, отгибая, не переломить ее, освободите по меньшей мере четыре пистона.

На последнем месте «Калина»: подвело неудачное крепление фонарей. Как и на «Приоре», их также нужно снимать, однако вместо удобных пластиковых барашков здесь применен древний крепеж – обычные гайки под ключ «на 8». Причем с отдельными шайбами! Как бы этот бутерброд ненароком не сорвался с инструмента и не упокоился во веки веков на дне ниши крыла...

Совет: прилепите к торцовому ключу мощный магнит или полоску ветоши, дабы с ее помощью сделать посадку гайки более плотной. А чтобы не мучиться с шайбами, выкиньте их, заменив гайки другими – с буртиками в роли шайб. Кстати, такими крепили фонари древней «четверки». ЗР

*Благодарим представительства компаний «Тойота», «Дэу», «Шевроле» и «Мазда», а также клуб **www.priorovod.ru** за предоставленные на тест автомобили.*

8 место

«Лада-Приора», хэтчбек

4 мин 20 с | –

Значимых преимуществ не выявлено.

Фонарь нужно снимать, маловаты лючки в обшивке багажника.

При потере такой вот резиновой шайбы в багажник будет просачиваться вода. Пустяк, а неприятно.







Поди разбери, какую лампу куда вставлять. Ключи хоть и разные, но имеют лишь незначительные различия.

9 место

«Мазда-3», седан

4 мин 46 с | шлицевая отвертка с тонким жалом

Значимых преимуществ не выявлено.

Нет карманов в обшивке багажника, нужно снимать порожек проема.

Прежде чем отгибать обшивку багажника, выньте как можно больше пистонов крепления, иначе она переломится.







Обшивка крышки более податливая, достаточно освободить пару боковых пистонов. Все лампы бесцокольные.

10 место

«Лада-Калина», универсал

5 мин 33 с | торцевой ключ «на 8», магнит

Нет.

Фонарь нужно снимать, непродуманное крепление.

Отворачивая гайки крепления фонаря, будьте аккуратны – не оброните крепеж в полость крыла.







Литье корпуса выше качеством, чем на «Приоре», но эти две лампы все равно можно перепутать местами.

ЗИМНИЙ ПАКЕТ

«Впервые встречаю зиму за рулем. Как избежать типичных ошибок?» Знает **Виктор Слесарев**.

СЛИВАЙ ВОДУ!

Все главные беды зимы для автомобилиста вытекают из единственного источника: вода на морозе превращается в лед. Особенно неприятно это для начинающего «гонщика», который не знает, что асфальт, на вид сухой и чистый, в мороз коварен. Вон сосед притормозил – и за ним глянцевые ледяные следы. Незаметный иней при торможении тут же превратился в воду и на промороженном асфальте создал тончайшую ледяную корку. И пусть на вашей машине самые хорошие зимние шины – срабатывает эффект внезапности. Даже на «шиповках» тормозной путь куда больше, чем летом. Но опыт не купишь – приходится нарабатывать его самостоятельно.

Начнем с простого. К примеру, современная городская зима для автомобилиста – в первую очередь не снег, лед и мороз, а едкий рассол от реагентов на дорогах. Если машина (особенно российская!) не обработана антикорами, стоит это сделать как можно быстрей, иначе проездить несколько лет и выгодно потом продать ее не удастся. Альтернатива – до весны на прикол! Тот, кто зимой почти не ездит, тем не менее рискует скормить кузов ржавчине: чтобы запустить процесс коррозии, порой достаточно прокатиться по рассолу разок-другой.

Впрочем, это отложенная проблема, сиюминутными неприятностями она не грозит. Но если летом в систему охлаждения кто-то залил воду, а слить было недосуг, то с приходом морозов время появится. Менять



размороженный блок – дело небыстрое. Да и то сказать... Когда в салоне лопнет забытая бутылка молока или пива, это еще не страшно. Вот когда она, так и не замеченная, оттает – будет нехорошо!

ЛЕДЯНОЙ ДОМ

То, что вода замерзает, иногда портит жизнь и опытным водителям. Скажем, накануне лил дождь, а ночью грянул мороз – и сковал машину. Как в нее сесть, если обледенелые замки не открываются?

Придумано немало способов. Кто-то воспользуется отогревателем замков на батарейках: включил, ввел горячий стержень в личинку, немного выждал – и замок откроется ключом. Подобного добра в магазинах хватает. Вариант – нагреть ключ пламенем спички или зажигалки. Еще одно средство – медицинский шприц со спиртом или хотя бы незамерзайкой. Продаются и специальные размораживатели замков. Спиртовая химия, даже холодная, растворяет лед.



А как быть, если замерзла не только личинка замка, но и весь механизм внутри двери? Человек радикальных взглядов вспомнит про электрический фен. Но ведь струей горячего воздуха можно и краску поджарить. Да и куда включать фен, если живешь на двадцатом этаже, а на первом тебя уж точно не любят?! Вот один из советов бывалых: теплую (градусов до пятидесяти) медицинскую грелку прижать поплотнее к замку и ждать, пока механизм оттает. Хочется быстрей? Тогда горячей водой просто поливаем замок, а через щели, насколько удастся, и механизмы внутри.

Открыть замок – полдела. Сколько-то воды в нем осталось, – если ее не высушить, грелка будет жить в вашем портфеле неделями. Бывало и смешней: захлопнул дверь, поехал, доехал, остановился, а из машины не выйти – дверь примерзла. Поэтому открывшийся замок нужно немедленно промыть автохимией (см. выше!), на худой конец жидкостью WD-40. После этого смазать. А уплотнитель двери опрыснуть силиконом из баллончика или натереть силиконовой губкой для обуви.

Частенько не открывается сама дверь. Если есть еще незамерзайка, можно залить ее в щель между дверью и кузовом. А если нет и взять неоткуда, аккуратно обстукиваем дверь кулаком по периметру. Лед раскрошится – и дверь отпустит. Резиновый уплотнитель при этом не страдает.

Подъемное стекло, пока не оттаяло, лучше не открывать: может сломаться механизм стеклоподъемника. Например, срежутся зубья пластмассовой шестеренки.

УЗОРЫ НА СТЕКЛЕ

В сильный мороз лед особенно прочен. Для очистки стекла нужен стойкий скребок, и желательно прежде размягчить лед, например, незамерзайкой или теплой водой. Особенно полезно это, если лед грязный, с песком, ведь твердый абразив может внедриться в пластмассу скребка и поцарапать стекло. Умельцы применяли самодельные скребки из жесткого плексигласа. Чтобы режущая кромка дольше не тупилась, угол при ее вершине делали почти прямым – градусов семьдесят. Рабочих кромок две: одна с зазубринами (ими



взъерошивают лед), вторая ровная. Некоторые добавляли третью, в форме выпуклой дуги, – ею стекла чистят от инея с внутренней стороны.

Заднее стекло обычно обогревается электричеством, но мощная наледь оттаивает долго. Лучше и ее счистить механически. Кстати, и тут полезна спиртовая химия. Она же годится для очистки стекол фар и фонарей.

Чтобы утром не коптить под окнами дома, разогревая стекла, пока не сойдет с них иней, полезно с вечера, сразу же после поездки, на несколько минут открыть все двери и так выстудить салон, чтобы в нем не осталось теплого и влажного воздуха. Тогда утром стекла изнутри будут чистыми.

Ну а как быть, если в бачке омывателя лед? Если снять нетрудно, можно отогреть дома. Лопнул? Несложно заварить трещину паяльником или феном. Но на многих современных авто снять бачок – непростая задача. Когда-то в нашем конкурсе знатоки пришли к решению: надо круглый год заправлять бачок незамерзайкой: она лучше моет стекло, а зима не застанет врасплох.

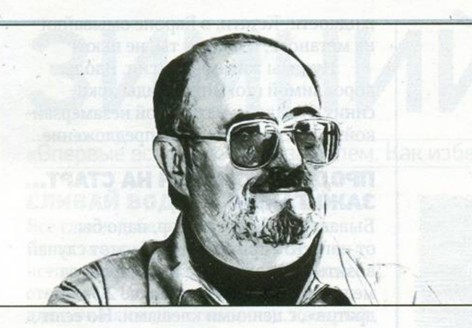
Вот только легальная незамерзайка (на изопропиловом спирте) мало того что весьма вонюча, так еще густеет на морозе и толком не разбрызгивается. Жидкостей на этиловом спирте нет – из-за акцизов на алкоголь цена непомерная! А на метиловом их нет потому, что чиновники заботятся о нашем здоровье, считая недоумками, готовыми пить ядовитый метанол. Удивительно, что до сих пор свободно продаются тосол, электролит, тормозные жидкости. Кстати, в Европе омывайки – на метаноле, и поди ж ты, не пьют!

Ну а мы живем в России. Вдоль дорог зимой стоят пирамиды ярко-синих бутылей с метиловой незамерзайкой. Есть спрос – будет и предложение.

ПРОДУВКА... КЛЮЧ НА СТАРТ... ЗАЖИГАНИЕ!

Бывает, сел аккумулятор, надо бы от кого-то «прикурить». На этот случай возите в машине надежные провода – медные, сечением не меньше 20 «квадратов», с цепкими клещами. Но если с трех попыток мотор даже не чихнул, помощника можно отпускать. Если с вечера мотор исправно пускался, то, скорее всего, при неудачном утреннем пуске залиты свечи. Вариантов здесь несколько. Если помощник не спешит и готов дать «прикурить» как следует, выжмите газ до упора и не отпускайте. Это режим продувки – топливо в цилиндры не поступает. Возможно, свечи просохнут и мотор оживет. А нет – вывинтите и просушите их на воздухе или замените (правда, не на всякой машине это легко сделать). Еще вариант – погулять полчасика (авось сами высохнут) и повторить попытку, не трогая педаль газа.

Что еще пригодится в зимнем пакете? Надежный фонарик. Зимний день короток, а в темноте попробуй хоть что-нибудь разглядеть! Если приходится съезжать с асфальта, положите в багажник нормальную лопату – от декоративных складных, саперных и сувенирных толку мало. Эффективных цепей противоскольжения, «пауков» и т. п. в продаже полно, но и два куска сетки-рабицы размером 0,3 на 1 м отлично помогают при буксовании. Наконец, трос и деньги!.. **ЗР**



ХОЛ И ГОР

Температурные аномалии двигателя нередко вызывает неисправный насос охлаждающей жидкости. О его характерных дефектах – **Анатолий Вайсман**.

У двигателя три «сердца» – топливный, масляный и водяной насосы. Как ни странно, первый не самый важный. Если и откажет, ничего страшного не произойдет: автомобиль – не самолет. А вот проблемы с масляным насосом или помпой могут обернуться дорогим ремонтом двигателя.

О перегреве или недогреве двигателя наслышаны многие, но о причинах этих отклонений знают далеко не все. Не в последнюю очередь это неисправности насоса охлаждающей жидкости. Если ее циркуляция в системе слабая, то двигатель начинает перегреваться. Впрочем, это легко заметить – стрелка указателя температуры окажется в красной зоне шкалы. А ускорившийся износ деталей не столь очевиден. Если автомобилист откладывает решение этой проблемы, далеко не самой сложной, в скором будущем ему придется оплатить еще и ремонт двигателя. Иногда это будущее наступает внезапно, заявив о себе характерным стуком. На водительском жаргоне это называется «поймать клина».

Недогрев двигателя тоже возможен – в частности, при чрезмерной циркуляции жидкости. Причина отнюдь не в необыкновенных способностях помпы-рекордистки. Чаще это бывает в холодную погоду из-за неисправности термостата, основной клапан которого постоянно открыт – и вся жидкость течет через радиатор, унося в атмосферу и полезное тепло. Результат – снижение КПД двигателя и мощности и опять-таки ускоренный износ деталей, хотя механизм их износа уже иной.

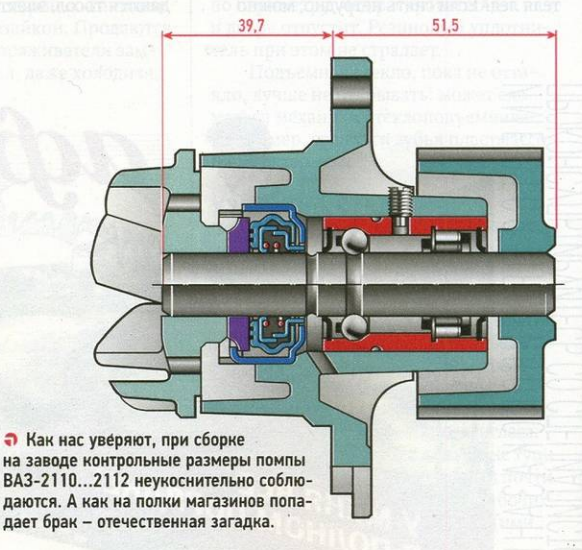
Для каждой модели двигателя конструктор подбирает такой насос, который обеспечивает оптимальную интенсивность циркуляции жидкости в системе охлаждения. Помпа – лишь один из множества видов так называемых лопаточных машин: от крошечного колесика насоса омывателя стекла до огромных турбин электростанций. И для любой из них важно, чтобы лопатки вентилятора или турбины работали эффективно. Для этого зазор между ними и направляющей поверхностью корпуса должен быть минимальным, но контакт недопустим!

Если монтажный зазор между лопатками крыльчатки и корпусом соответствует расчетам, то напор насоса, а с ним и циркуляция жидкости достаточные. При чрезмерном зазоре напор падает, лопатки немало энергии расходуют лишь на перемешивание жидкости. Если же монтажный зазор мал, крыльчатка, нагревшись, может чиркать по блоку. Поэтому величину зазоров завод-изготовитель строго регламентирует. «Пощупать» или увидеть их напрямую не удастся, а вот оценить косвенно можно. Например, проложить между блоком и крыльчаткой пластилиновую колбаску, установить помпу, а затем снять ее – и по отпечатку лопаток замерить зазор.

...Один из моих клиентов, владелец «Дэу-Эсперо», просто впал в отчаяние. Машину, доселе безотказную, будто подменили: двигатель ни с того ни с сего стал перегреваться. В сервисах дважды меняли термостат и датчики, электровентилятор, промывали блок и головку, даже установили радиатор тропического исполнения. Но всё впустую: в каждой поездке стрелка термо-



Расстояние от внешних кромок лопаток до привалочной плоскости у нас составило 59,6–60,8 мм.



Как нас уверяют, при сборке на заводе контрольные размеры помпы ВАЗ-2110...2112 неукоснительно соблюдаются. А как на полки магазинов попадает брак – отечественная загадка.

метра упиралась в красную зону. Кто-то посоветовал безутешному владельцу заменить прокладку головки блока, и он с этим приехал к нам. А заодно попросил поменять зашумевшую недавно помпу. Рассказал, что поставили ее позапрошлой зимой, перегреваться же двигатель стал лишь с наступлением тепла. Это меня и насторожило, и я предложил начать с простого – заменить именно насос.

Две помпы: оригинальная новая и старая, проданная кем-то владельцу тоже как «оригинальная». Небо и земля! Первая – аккуратная, литье прекрасное. Вторая – шершавая, как мухомор, со следами грубо зачищенных литников. Когда же я замерил расстояние от привалочной поверхности до верха крыльчатки и сравнил его с тем же параметром оригинальной помпы, оставалось лишь повеселить хозяина... Этот размер оказался на 2,1 мм меньше, чем у оригинала! С таким о приемлемой работе не могло быть и речи. Хорошо еще, что водитель заботливо следил за температурой.

Помпу, конечно, заменили, а часа через два раздался звонок. В голосе владельца – смятение. Помпа, мол, работает так здорово, что теперь двигатель... просто не нагревается! Можно ли так ездить? Конечно, можно, если утеплять радиатор стеганым одеялом даже летом. Но лучше все же заменить тропический радиатор родным. Заменили – и тепловой режим вернулся, наконец, к норме.

А как обстоят дела с монтажным зазором в помпах для отечественных авто? В знакомом магазине отобрал по три образца от разных производителей для «классических» ВАЗов и для переднеприводных. Оказалось, нашенскому товару, как и продукции близлежащих соседей, с зарубежными образцами состязаться сложно. Можно закрыть глаза на огрехи литья – в конце концов, не стрелять же из этих помп, – но разброс расстояний от привалочной поверхности до верха крыльчатки должен укладываться в 0,2–0,3 мм. На деле же у некоторых переваливал за миллиметр. Например, у помп от ТЗА для «классики»: 59,5; 60,6; 59,6 мм, разброс – 1,1 мм. Для переднеприводных двигателей: 60,8; 59,6; 60,7 мм, разброс – 1,2 мм. И это из мизерных контрольных партий! Не удивлюсь, если отдельные помпы при монтаже упрутся крыльчаткой в блок или, наоборот, будут сильно до него не доставать. Ну а заграница оказалась на высоте: разброс размеров действительно укладывался в 0,2–0,3 мм. Правда, товар недешевый.

Некоторые фокусы систем охлаждения бывают вызваны особенностями применяемых материалов. Хотите пример? Хозяйка «Тойоты-Прадо» несколько раз приезжала к нам с одной и той же бедой – понемногу уходил антифриз из системы охлаждения. Что мы только не делали: опрессовывали систему, меняли хомуты и подозрительные шланги, забраковали помпу, которая действительно текла. Эффект все равно достигался минимальный – где-то оставалась дырочка. Наконец, добавили в жидкость герметик системы охлаждения. Сделали, отпустили хозяйку с миром, а через пару недель она вернулась с новой бедой – случайно обнаружила, что на остывшем моторе подводящий шланг радиатора сморщился в ленточку.

Герметик оказался настолько эффективным, что наглухо забил воздушный клапан в пробке радиатора, в результате в остывающей системе создавалось разрежение. Продувка пробки сжатым воздухом помогала лишь на три-четыре дня, после чего «Прадо» вновь появлялся у нас. Избавиться от этой напасти удалось лишь после того, как тщательно промыли всю систему охлаждения, заменили антифриз и пробку. А дырочка, с которой все начиналось, больше о себе не заявляет. Выходит, мелкие дефекты герметик и вправду запечатывает. Но с новыми препаратами нужно быть аккуратней. ЗР

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ КРИТЕРИЙ

Продолжая сравнение популярных на нашем рынке автомобилей, **Сергей Мишин** анализирует особенности и качество универсалов «Приора» и «Лачетти».

В нише недорогих универсалов места, чтобы упасть яблоку, вполне достаточно. Из наших в ней – «Приора» и «Калина», из чужих, к тому же заметно более дорогих, – «Шевроле-Лачетти» и «Шкода-Фабия». При выборе ближайшего конкурента «Приоре» мы остановились на «Лачетти»: и размеры ближе, и дешевле «Шкоды». Тем не менее дороже «Приоры» примерно на треть. Не будем забывать об этом преимуществе ВАЗа.

Оба автомобиля предлагают лишь с двигателями объемом 1,6 л, автомат не предусмотрен, но усилитель руля, антиблокировочная система и кондиционер есть. Различия в мелочах зависят от комплектаций, которых и тут и там две.

«Приору» нынче продают лишь в «Норме» (336,3 – 377,9 тыс. руб.) и «Люксе» (398,7–404,5 тыс. руб.). Комплектации «Лачетти» –



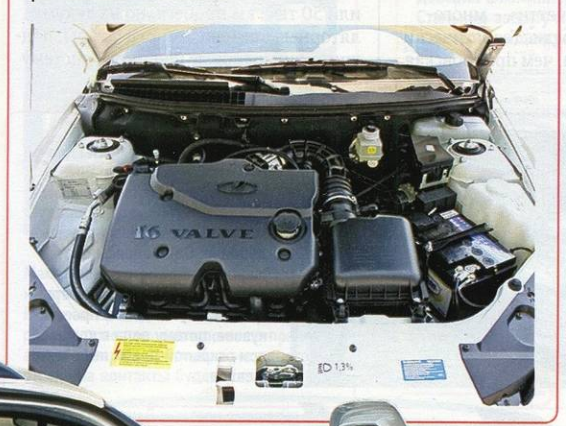
В боковые карманы под фальшполом багажника вряд ли можно положить что-то, кроме грязной ветоши.

Доступ к буксирной проушине хороший. Задние фартуки, хоть и небольшие, устанавливают на заводе.

Топливные и тормозные трубки на днище прикрыты пластиком.

Дверной уплотнитель в нижней части проемов прикрыт пластиковыми накладками. Направляющие, по которым перемещаются сиденья, открыты, на передних опорах белеют технологические наклейки. Уплотнитель верхней части двери эффективен лишь при закрытых дверях. В сечении это желобок, и снег или вода с крыши при открывании дверей непременно попадают на сиденье. Видимо, производитель считает, что и так сойдет.

На отечественном автомобиле предупреждение об опасности – на английском языке… С какой стати? Ни одна пробка не выделена цветом.
Вместо штатного аккумулятора при необходимости войдет батарея повышенной емкости.





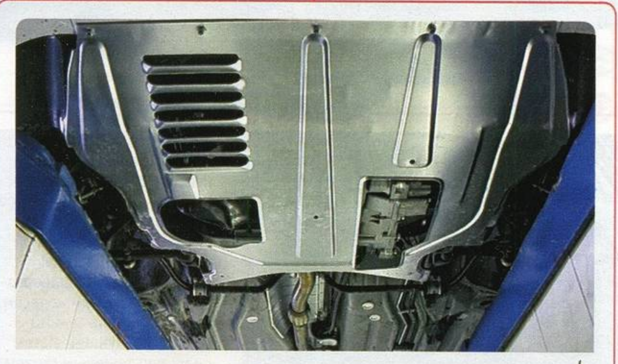
«Лада-Приора» по наполнению опциями практически не отстает от «Лачетти», а свои минусы набрала на мелких конструктивных недочетах и невысоком качестве исполнения.

По периметру обивки двери проглядывает полоска крашеного железа – некрасиво.
Карманчик маловат. Острые кромки салазок сидений могут поцарапать обувь сидящего сзади пассажира. Грибок фиксатора спинки тугой и неудобный – острые кромки врезаются в пальцы. Брызги сварки на грубом шве дверной петли – показатель культуры производства.

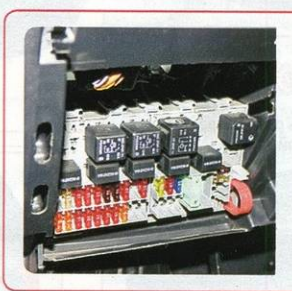




Мастика на швах брызговиков в моторном отсеке наложена небрежно, с потеками.



Подрамник не предусмотрен. Снизу силовой агрегат прикрыт жестяным пыльником. Настоящая защита – за отдельную плату.



Предохранители доступны из салона, это гораздо лучше, чем «с улицы».

SE (510,7–541,45 тыс. руб.) и SX (547,7–578,85 тыс. руб.).

В «нормальной» «Приоре» лишь одна подушка безопасности, в «Люксе» еще и у пассажира. У «Лачетти» – две или четыре (в SX).

На мелочах типа электростеклоподъемников и противотуманных фар останавливаться не будем. Отметим лишь, что у «Лады» есть встроенная сигнализация, а у «Лачетти» нет. Зато «Лачетти» может похвастаться вертикальной регулировкой водительского сиденья, а SX – еще и поясничным упором спинки.

Особенность «Лачетти» – многорычажная подвеска сзади. Теоретически она более совершенна, чем приоровская упругая балка, но сложнее и дороже в изготовлении и эксплуатации, а свои преимущества проявляет лишь на умеренно разбитом асфальте при высокой скорости. Вы готовы за это платить?

Гарантия на «Приору» – три года или 50 тыс. км пробега, но на аккумуляторные батареи, амортизаторы, подшипники, шаровые шарниры, систему

«Лачетти» более современна, отличается конструкцией шасси – подрамник спереди и многорычажная подвеска сзади, но явных преимуществ для водителя в этом нет. Еще один элемент, пока недоступный «Приоре», – боковые подушки безопасности. Плюсы машине принесли тщательно проработанные детали, созданные с заботой о потребителе.



Пороги надежно укрыты пластиком, салазки спрятаны, и никакие случайно оброненные предметы туда не попадут. Уплотнение дверных проемов двойное. Одно опоясывает по всему периметру проем, второе – дверь. Двери в верхней части утоплены в проемы кузова, потому вода с крыши при открытой двери не течет в салон.



Буксирная проушина расположена глубоко – попробуйте зацепить за нее трос, когда машина увязла в снегу или луже. Брызговиков нет вовсе.





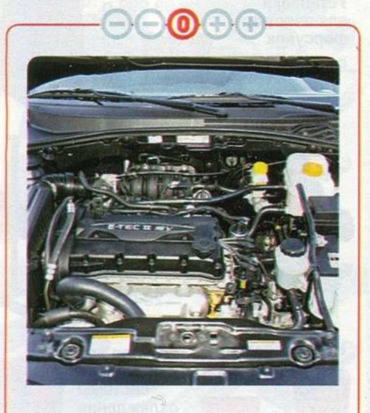


Трубки голые, есть риск повредить их на разбитой дороге.

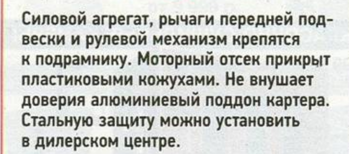




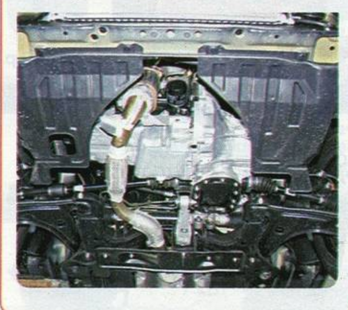
Карманы пластиковые – красивы и легко чистятся. Крышки надежные – самое место для аптечки и других мелочей. Откидной фальшпол багажника скрывает нишу с полноразмерным запасным колесом. Для универсала тонкий оргалит не лучший материал: под тяжелым грузом он прогибается и зачастую ломается.



Масляный щуп и часть пробок бачков желтые.
Разъемы проводки плохо загерметизированы, «мозги» расположены правее аккумулятора – при мойке моторного отсека на контакты будет попадать вода.
Батарея большей емкости в гнездо не войдет.



Силовой агрегат, рычаги передней подвески и рулевой механизм крепятся к подрамнику. Моторный отсек прикрыт пластиковыми кожухами. Не внушает доверия алюминиевый поддон картера. Стальную защиту можно установить в дилерском центре.

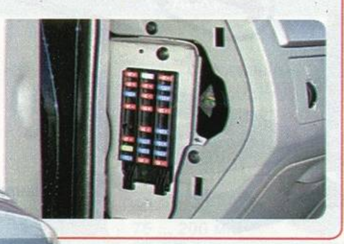


выпуска вместе с нейтрализатором и датчиками кислорода – один год или 36 тыс. км.

На «Лачетти» – два года без ограничения пробега и третий, если одометр не перевалит за 100 тыс. км. И никаких послаблений комплектующим (лампочки, тормозные колодки и т. п., разумеется, не в счет).

Теперь о периодичности обслуживания. Замена масла и воздушного фильтра в двигателях обеих машин – через 15 тыс., свечей – через 30 тыс. км. Практически всё одинаково, за исключением обкаточного ТО «Приоры»: в двигателе замена масла после первых 2–3 тыс., в коробке передач – через 75 тыс. км. Зато ремень ГРМ на «Лачетти» нужно менять через 60 тыс. км, а на «Приоре» замена регламентом не предусмотрена вовсе. ЗР

Замена предохранителей – только через дверной проем. А если дождь?





Пример более-менее аккуратного наложения мастики на швы.







Между обивкой двери и накладками салона зазора нет – дверь из салона смотрится как элемент интерьера.
В дверные карманы войдет складной зонтик, перчатки и другая бытовая мелочь. Салазки прикрыты накладками, обуви пассажиров ничто не грозит.
Спинка отстегивается одним пальцем: надавил на кнопку и откинул.
Петли дверей привинчены к кузову, и при необходимости их легко заменить.

ВЫБОР АВТОРА

Взвесив все за и против, я купил бы «Приору». Весомый аргумент в ее пользу – экономия без малого 200 тыс. рублей! Пусть сделана менее аккуратно, чуть проще комплектации, пусть кому-то кажется менее изящной – мне на ней не жениться. Что касается гарантий завода, то серьезные дефекты вылезают, как правило, уже на первых тысячах километров, а жить вечно мне не суждено. Да и реализовать гарантию – потратить год жизни и килограмм нервных клеток, кои я ценю куда выше. Имидж? Но ведь и «Лачетти» – массовый продукт, так что и здесь много не потеряю. Зато куда дешевле и доступнее возможный ремонт, в том числе кузовной, и запчасти! Комфорт? Убежден, во многом дело привычки. Жить в машине я не собираюсь, а провести даже несколько часов кряду за рулем «Приоры» для меня труда не составляет. Формально у «Лады» оказалось больше минусов, но насколько они значимы? Подумаешь, нет цветных пробок под капотом! Я эти пробки найду и с закрытыми глазами. За столь существенную разницу в цене готов стойко терпеть и неказистый мастичный шов, и брызги сварки возле петель дверей. Да и остальные минусы, думаю, никак не тянут на 200 тыс. рублей, которые смогу потратить с большей пользой. Не забудем, что основные технические параметры машин очень близки.

ПОЧЕМ КУБОМЕТР?



За ответ на задачу № 45 «Жадность» (ЗР, 2011, № 9) **Павел Лавров** из Перми получает от фирмы Mystery Electronics навигатор MNS-520MP с высокопроизводительным процессором Samsung и GPS-модулем NXP от компании Philips Semiconductors.

Герой задачи № 45 (ЗР, 2011, № 9), не желая дважды ездить в магазин за пиломатериалами (бензин-то дорог!), решил увезти на своей «одиннадцатой» весь груз за одну ездку – полтора десятка шестиметровых сосновых досок сечением 140 на 40 мм. Мол, веса килограммов сто – осторожненько довезу. И повез по лесной дороге. Путь недлинный, километров пять, но итог этой акции оказался печальным. Особенно досталось Фоме от жены – сэкономил, мол, литр бензина, а сколько теперь потратишь?

Фому подвел глазомер. Это на первый взгляд ему показалось, что в досках всего-то около сотни килограммов, но в кассовом чеке наверняка было указано: 0,504 кубометра! Один куб сосны весит 700 кг, а то и больше. Получается, что на крышу он взгромоздил примерно 350 кг, а это непомерная нагрузка для верхнего багажника. Впрочем, и 100 кг возить на нем тоже нельзя, заводское ограничение – 50 кило. Бывает, конечно, кто-то и перегружает, но в разумных все-таки пределах.

Некоторые знатоки, вспоминая былое, хвалят вазовскую «классику»: багажник, мол, крепили жестко к желобкам крыши и перевозили по три центнера картошки! Однако умалчивают о деталях: у одного двери переставали закрываться, у другого вода начинала сочиться через уплотнители стекол. К тому же перегруженный багажник повышает центр тяжести – машина становится неустойчивой в поворотах, капризной при разгоне и торможении, опасной на неровных дорогах.

А у «одиннадцатой» при перегрузке верхнего багажника крыша может «поехать» еще до начала движения. Иногда и невооруженным глазом видно, что металл возле релингов прогибается, а сами они заваливаются. Наш же герой ехал по лесной дороге – с ямами, глубокими колеями и т. д. Длинные доски лежали на поперечинах, прикрученных к релингам, – от передней до задней меньше метра. На кочках машина, естественно, раскачивалась, а вместе с ней и доски. Но шестиметровая пачка, обладая огромным моментом инерции, просто не успевала повторять движения вместе с крышей и стремилась то вырвать стойки, то вдавить их. В результате крыша возле стоек релингов промялась!

Кое-кто попытался вычислить нагрузки на стойки, однако для этого нужно знать характеристики дороги во всех ее тонкостях, жесткость подвески, частоту собственных колебаний кузова и груза и т. д. Но и без вычислений ясно, что при загрузке верхнего багажника длинномерами надеяться на релинги опасно. Чтобы доски не раскачивались относительно машины, теоретики советуют их концы дополнительно крепить. Но к чему? Впрочем, маятниковые колебания – это лишь одна из возможных их форм. А как быть, к примеру, с нагрузками на стойки и крышу от других видов колебаний – вертикальных, поперечных, продольных? На неровной лесной дороге все они реальны.

К нашему удивлению, многие серьезно опасались... смолы, сочащейся из свежеструганых досок. И даже подвели под это теоретическую базу: мол, при колебаниях стянутые веревкой доски смещались, терлись одна о другую и нагревались, жидкая смола обильно капала на машину – и именно в этом был корень всех бед! Еще коварнее смола проявила свою сущность в другом варианте ответа: приехав домой, Фома обнаружил, что доски намертво склеились, – как разгружать? Но, поразмыслив, мы поняли, что и такое возможно. Лет, скажем, через миллион отдаленным потомкам Фомы пришлось бы срубать с машины окаменевшую смолу (читай: янтарь) стамесками, и краску они наверняка попортили бы!

Но оставим смолу в покое. Были и другие версии. Например, Фома купил сухие доски и... слишком туго связал их на багажнике. Ехал медленно, осторожно – а зря! Воздух в лесу сырой, доски успели разбухнуть и... выломали из крыши релинги. Наконец, несколько человек озаботились тем, что у сильно нагруженной машины на плохой дороге «изжевались покрышки»... Представляете, а железо никак не пострадало!

Но столь дальновидных предсказателей, к счастью, немного. Цитируем победителя: «Плотность просушенной древесины сосны 0,55–0,65 кг/м³, а весит каждая купленная доска от 15 до 21,8 кг... По паспорту на верхнем багажнике разрешено размещать не более 50 кг груза. Соответственно перегруз составил от 4,5 до 6,5 раз». И еще: «...если только вырвало багажник, ремонт будет стоить до 50 тысяч рублей». Дороговато за сэкономленный литр бензина! **ЗР**

Всем знатокам спасибо!
Павла Лаврова поздравляем с победой!

ЗАДАЧА № 47

АНОМАЛЬНАЯ ЗОНА

После того как Иосиф Агафоныч на минутку останавливался у булочной и покупал внукам мороженое, «Логан» пускался с полуоборота. Если же дед отправлялся еще и за коньяком – в магазин напротив, «Логан», словно не одобряя этого, отказывал. Или заводился неохотно, с натугой. Но стоило вспомнить о семье – заскочить еще и в овощной магазин да не забыть о цветах для супруги, мотор вел себя благосклонно.

Когда «Логан» протестировали, диагност лишь развел руками: и горячий, и холодный схватывает в один миг. И куда теперь податься Агафонычу? Не к экстрасенсам же! Поведал о проблеме другу-аналитику. Тот посетил «аномальную зону» между этими магазинами – и тотчас сообразил, в чем дело. А вы могли бы?

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 января 2012 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи. Победителя представим в мартовском номере 2012 года.

Геннадий Петухов из Московской области за остроумный подход к прокачке гидроприводов получает «Подарочный набор автомобилиста» от компании «Тосол-Синтез». Москвич **Андрей Васильченко** за найденный им способ включения электрозамка при разряженной батарее получает канистру масла ZIC от южнокорейской фирмы SK Lubricants. **Юрий Лактионов** из Жуковского (Московская область) за совет по водительской «экономике» получает буксировочный трос-рулетку от ООО «Авто-Новь».



ЛУЧШИЕ СОВЕТЫ НОМЕРА

Г. ПЕТУХОВ

У меня «Мерседес» в 190-м кузове, ветеран. Как и на многих авто, бачок питания гидроприводов тормоза и сцепления объединенный, что позволяет рационализировать процесс прокачки. Пример: решил прокачать привод сцепления, но раз за разом поворачивать ключом штуцер на рабочем цилиндре неудобно – мешает кузов. Слегка отвернув, я зафиксировал этот штуцер – и соединил со штуцером прокачки ближайшего (правого переднего) тормоза. Оперируя им, мы с помощником удалили воздух сразу из всей получившейся магистрали. При этом способе прокачки жидкость циркулирует в системе, а не сливается на землю или в банку, не надо беспокоиться о ее запасе в питающем бачке. А воздух через бачок уходит в атмосферу. Затраты времени минимальные.

От отдела эксплуатации ЗР.
Плюсы технологии отмечены верно. Но прокачку можно упростить и по-другому: в бачок с жидкостью подать сжатый воздух – и, не касаясь педалей, каждый штуцер открывать и закрывать лишь единожды.

А. ВАСИЛЬЧЕНКО

Капот моего «Фокуса» я защитил электрозамком. Но как-то после долгой стоянки в гараже батарея села в ноль. Дверь-то я отпер ключом, но как открыть капот, чтобы подзарядить батарею? На мое счастье, в машине оказалась старая зарядка от телефона. Подсоединив к ее штекеру провода, я включил штекер в розетку машины, а на эти провода надел 12-вольтовые зажимы пускозарядного устройства. В бортсети появилось напряжение, и капот открылся. Осталось лишь перекинуть зажимы пускозарядки на клеммы батареи.

От отдела эксплуатации ЗР.
Если на машине есть розетка для прицепа, можно заранее подвести к ее свободному контакту провод с постоянным «плюсом» от бортсети автомобиля. Даже если ключ утерян, а батарея села, всегда можно будет запитать сеть автомобиля от внешнего источника.

Ю. ЛАКТИОНОВ

Фирменные коврики к моей «Тойоте-Ярис» в автосалонах продаются по цене ковров-самолетов! А ведь корытца от нашей «Оки» ничуть не хуже – и ложатся в «Ярис», как родные. Эластичная глянцевая резина легко моется, отличные бортики.

Неплохо вписалось в багажник «японки» и резиновое корыто «Оки». Ну а цена наших деталей примерно вдесятеро ниже!

А. ГРИБОВ,
Зарайск Московской области

Как извлечь старый подшипник и запрессовать новый с минимумом приспособлений? Если с натягом монтируется наружное кольцо, то и усилие прикладывать нужно только к нему, иначе загубим подшипник. В качестве проставки можно использовать кольцо от аналогичного старого подшипника. Желательно его отпустить (нагреть докрасна и остудить на воздухе, чтобы материал стал мягче, не раскалывался при ударах и не повреждал новый подшипник). И слегка проточить проставку по наружному диаметру, чтобы не повреждала гнездо.

А когда нужно напрессовать подшипник на вал, берем от аналогичного старого подшипника внутреннее кольцо, отпускаем и в одном месте разрезаем болгаркой. Оно наденется на вал без существенных усилий и позволит правильно запрессовать новую деталь.

В. БУТКЕЕВ,
Нижний Новгород

На моей «десятке» дважды ломались пластмассовые шестерни стеклоподъемников – при вмерзшем в уплотнитель стекле из-за перегрузки срезались зубья. Поразмыслив, поставил в цепь питания моторчиков термореле (автомат) от дворников машины. Если стекло заблокировано, реле сразу отключает питание моторчика, разгружая и шестерни, после чего остается лишь очистить стекло ото льда. Зато после этого стеклоподъемник уже не подведет.

С. УСОВ,
Самара

При ремонте двигателей старых автомобилей с большими пробегами часто требуется отмыть детали не только от грязевых, но и от лаковых отложений. Некоторые узлы (например, гидрокомпенсаторы) отказывают именно по этой причине. А заменять дорогие детали, еще вполне годные, но лишь загрязнившиеся, – нерационально. Чем же их отмыть? Решил попробовать сольвент для смывки красок и лаков, в том числе на масляной основе, благо цена ему всего около 50 рублей за пол-литра. Обдал детали из бытового опрыскивателя, прошелся малярной кистью, опрыснул еще раз – и отложения почти полностью сошли с металла.

Гидрокомпенсаторы просто замачивал в этом сольвенте: очистились отлично, при работе перестали стучать.

ВЕСОМЫЕ АРГУМЕНТЫ

Материал, подытоживший трехлетие рубрики «В деталях» (ЗР, 2011, № 1), заинтересовал многих читателей, поэтому мы решили делать такие отчеты ежегодно. Итоги за четыре года подводит **Игорь Козлов**.

При покупке подержанного автомобиля у каждого покупателя свои критерии выбора: кому-то важен смелый дизайн или добротные материалы отделки салона, другим – престиж или эксклюзивность модели. Прагматиков, однако, интересуют затраты на содержание машины. Именно для них этот обзор.

Напомним, что затраты рассчитываем за период от трех до шести лет с момента выпуска машины и за пробег 75–150 тыс. км. Покупаем авто из первых рук, продаем в третьи (то есть наши руки – вторые), таким образом учитываем ликвидность модели на рынке. Все ТО и внеплановые ремонты, исходя из слабых мест той или иной модели, а также приобретение необходимых запчастей доверяем официальным дилерам. Цены – московские, взятые на момент подготовки материалов. Таким образом, все машины, когда-либо попавшие в эту рубрику, поставлены в одинаковые условия, их вполне корректно сравнивать между собой. Разумеется, учли инфляцию. Она, по данным Росстата, за последние четыре года составила 43,5%, и с ней, конечно, приходится считаться. Если только ваша зарплата за эти годы так же не подросла.

ПО ФАКТУ

В прошлом отчете самым дорогим в содержании оказался «Фольксваген-Туарег» с бензиновым двигателем. Сейчас он уступил лидерство другому «немцу». Бензиновую версию «Мерседес-Бенца ML» подвел привод ГРМ: к 120 тыс. км изнашиваются зубья звездочек, цепь начинает громыхать. К этому же сроку начинает капризничать автомат. Ремонт обходится недешево, и с его учетом стоимость километра пробега оказалась столь высокой – 25,6 руб.

В целом за престижные машины больше платишь не только при покупке. Расходы на их содержание в несколько раз выше, чем для бюджетных моделей. (Кстати, наши чиновники, покупая себе за казенный счет премиум-модели, почему-то убеждены в обратном.) Но и среди последних есть транжиры. Например, «Киа-Спектра» с АКП. Не смотрите, что километр пробега обходится в скромные 6,01 руб. – это было три года назад (ЗР, 2009, № 8). Тогда дилеры



**На момент подготовки материалов.
***Дополнительно к модификации, указанной выше.
****Пересчитано с учетом инфляции.
*****Справочно, модель вне зачета.

СТОИМОСТЬ КИЛОМЕТРА ПРОБЕГА НЕКОТОРЫХ МАШИН ЗА ПЕРИОД ТРЕХЛЕТНЕЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Марка, модель	Тип кузова*	Годы выпуска	Публикация в ЗР	Модификация/наиболее слабые места** (пояснения)	Стоимость 1 км пробега****
«Ауди-А4»		2000–2007	№ 7, 2008	1,9 л, TDi, МКП/рулевые наконечники, рычаги передней подвески	8,19
				1,8 л, турбо, CVT/+*** система вентиляции картера, турбокомпрессор	10,67
БМВ-Х5		1999–2006	№ 4, 2010	3,0 л, АКП/рычаги и стойки стабилизатора передней подвески, подшипники ступиц	16,54
«Вольво-S60»		2000–2008	№ 2, 2008	2,4 л/стойки стабилизатора, рулевые тяги, дроссельный узел	8,49
				2,4 л, турбо/+ быстрая потеря стоимости, дорогие ТО	12,37
«Додж-Караван»		2001–2007	№ 1, 2010	2,4 л, АКП/втулки и стойки стабилизатора, рулевые тяги, шаровые опоры	8,64
«Дэу-Матиз»		1998–2008	№ 11, 2008	0,8 л, МКП/рычаги передней подвески, катушка зажигания, генератор	4,70
				1,0 л, МКП/+ (кроме катушки зажигания)	4,91
«Дэу-Нексия»		1995–2010	№ 10, 2010	1,5 л, 8V, МКП/проводка, трубки кондиционера, рулевые наконечники	5,16
				1,5 л, 16V, МКП/+ подергивания в переходных режимах	5,32
«Инфинити-FX»		с 2005-го	№ 6, 2011	3,5 л, АКП/катколлекторы, гидроблок АКП, тормозные диски	14,86
				4,5 л, АКП/+ более дорогое ТО	15,97
«Киа-Соренто»		2002–2009	№ 11, 2009	2,5 л, TDi, АКП/турбокомпрессор, раздатка TOD, клапан EGR	8,24
				3,5 л, АКП/раздатка TOD, стойки и втулки стабилизаторов, датчик уровня топлива	9,84
«Киа-Спектра»		2000–2009	№ 8, 2009	1,6 л, МКП/радиатор охлаждения двигателя, помпа, стойки стабилизатора	4,71
				1,6 л, АКП/+ отказы АКП	6,01
«Лексус-GS»		1997–2004	№ 3, 2008	3,0 л, АКП/втулки стабилизаторов, рычаги задней подвески	11,20
				4,3 л, АКП/+ больший расход топлива	12,76
«Лексус-RX»		с 2003-го	№ 7, 2011	3,3 или 3,5 л, АКП/капот, задние суппорты, шланг ГУРа, АКП	15,64
				3,3 л, гибрид/капот, инвертор, АКБ 12 В, задние суппорты	12,91
«Мазда-3»		2003–2008	№ 12, 2008	1,6 л, АКП/стойки стабилизатора и короткие рычаги задней подвески	5,79
				2,0 л, МКП/+ более значительная потеря стоимости	6,66
«Мазда-6»		2002–2007	№ 8, 2008	1,8 л, МКП/подшипники ступиц, натяжитель поликлинового ремня	6,68
				2,0 л, АКП/+ правая опора силового агрегата	7,89
«Мерседес-Бенц ML»		с 2005-го	№ 5, 2011	3,0 л TDi, АКП/АКП, сайлент-блоки редуктора переднего моста	14,45
				3,5 л, АКП/+ привод ГРМ, заглушки головок блока двигателя	25,60
«Мицубиси-Кольт»		с 2002-го	№ 9, 2011	1,5 л, МКП/сцепление, опорные подшипники передних стоек	5,17
				1,5 л, робот/+ исполнительный механизм сцепления, программы БУ робота	5,27
«Мицубиси-Паджеро Спорт»		1998–2008	№ 2, 2011	2,5 л TDi, МКП/клапаны и датчик подключения переднего моста	7,77
				3,0 л, АКП/+ прокладки клапанной крышки, помпа	9,58
«Ниссан-Алмера»		2000–2008	№ 5, 2008	1,5 л, МКП/привод ГРМ (удлиняется цепь, уходят фазы)	4,75
				1,8 л, АКП/+ втулки и стойки стабилизатора	7,01
«Ниссан-Мурано»		с 2002-го	№ 3, 2011	3,5 л, CVT/вариатор, угловой редуктор, трубка ГУРа	16,42
«Ниссан-Пасфайндер»		с 2005-го	№ 10, 2011	2,5 TDi, МКП/форсунки, редуктор заднего моста	7,59
				2,5 TDi, АКП/+ радиатор двигателя и АКП	9,23
«Ниссан-Примера»		2002–2007	№ 5, 2009	1,6 л, МКП/рулевой механизм, стойки и втулки стабилизаторов, рычаги передней подвески	8,67
				2,0 л, АКП/+ разрушение нейтрализатора	9,12

СТОИМОСТЬ КИЛОМЕТРА ПРОБЕГА НЕКОТОРЫХ МАШИН ЗА ПЕРИОД ТРЕХЛЕТНЕЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Марка, модель	Тип кузова*	Годы выпуска	Публикация в ЗР	Модификация/наиболее слабые места** (пояснения)	Стоимость 1 км пробега****
«Ниссан Х-Трейл»		2001–2007	№ 10, 2008	2,0 л, МКП/втулки стабилизаторов, рычаги задней подвески	8,81
				2,5 л, АКП/+	10,93
«Рено-Логан»		2004–2010	№ 5, 2010	1,6 л, МКП/сальник КВ, дроссель, рулевые наконечники	5,42
«Рено-Меган»		2002–2009	№ 4, 2009	1,6 л, МКП/фазорегулятор, рулевые наконечники, диск сцепления	5,52
				1,6 л, АКП/+ капризный автомат DP0	6,18
«Рено-Символ»		2002–2009	№ 10, 2009	1,4 л, МКП/катушка зажигания, шкив генератора, рулевые тяги	5,12
«Ситроен-С4»		2004–2010	№ 12, 2010	1,6 л, МКП/фароомыватель, помпа, кондиционер, стойки стабилизатора	6,07
				1,6 л, АКП/+ АКП (AL4, отказ клапанов гидроблока)	6,98
«Ситроен-С5»		2000–2008	№ 9, 2009	2,0 л, МКП/стойки стабилизатора, подшипники ступиц и задних рычагов	7,40
				2,0 л, АКП/+ капризный автомат AL4	8,17
«Сузуки-Гранд Витара»		1998–2005	№ 2, 2009	2,5 л, АКП/трубки ГУРа и кондиционера, клапан подключения переднего моста	8,13
				2,0 л, МКП/+ вероятно, придется менять сцепление	8,79
«Сузуки-Джимни»		1998–2010	№ 7, 2010	1,3 л, МКП/подшипники поворотных кулаков, сайлент-блоки передних рычагов	6,18
				1,3 л, АКП/+ (самый дешевый в содержании вседорожник с АКП)	6,46
«ТагАЗ-Тагер»		с 2008-го	№ 11, 2011	2,9 л, TDi, МКП/электроника, турбокомпрессор	8,64*****
				3,2 л, АКП/+ (кроме турбокомпрессора)	11,26*****
«Фольксваген-Гольф»		2003–2009	№ 1, 2009	2,0 л, TDi, МКП/рулевые тяги (самая дешевая в содержании легковушка с дизелем)	5,71
				1,6 л, АКП/рулевые тяги, зашлаковывание бензиновых двигателей	6,22
«Фольксваген-Туарег»		2002–2010	№ 11, 2010	2,5 л, TDi, АКП/помпа, теплообменник двигателя, моторедуктор раздатки	13,93
				3,2 л, АКП/моторедуктор раздатки, топливный насос, катушки зажигания	18,47
«Фольксваген-Шаран»		1995–2008	№ 1, 2008	1,9 л, TDi, МКП/верхние опоры передних стоек, стойки стабилизатора	8,36
				1,8 л, турбо, МКП/+ система вентиляции картера, турбокомпрессор	10,06
«Форд-Фокус»		2004–2010	№ 2, 2010	1,6 л, МКП/подшипники ступиц и стоек передней подвески, стойки стабилизатора	6,39
				2,0 л, АКП/+ возможны проблемы с АКП	6,78
«Хёндай-Акцент»		с 1999-го	№ 8, 2011	1,5 л, МКП/радиатор двигателя, гофр выпуска, сцепление	8,54
				1,5 л, АКП/+ (кроме сцепления)	9,04
«Хёндай-Матрикс»		2001–2008	№ 4, 2008	1,6 л, МКП/цепь распредвалов, ремни, задний стеклоочиститель	5,40
				1,8 л, АКП/+ (самый дешевый в содержании вэн с АКП)	6,78
«Хёндай-Соната»		2001–2008	№ 9, 2008	2,0 л, МКП/сайлент-блоки верхних рычагов и амортизаторы задней подвески	6,60
				2,7 л, АКП/+ (больший расход топлива)	8,15
«Хёндай-Туссан»		2004–2010	№ 8, 2010	2,0 л, МКП/стойки стабилизаторов, шаровые опоры, рулевые наконечники	8,62
				2,7 л, АКП/+ сайлент-блоки передних рычагов	11,67
«Хёндай-Элантра»		2000–2009	№ 6, 2009	1,6 л, МКП/цепь распредвалов, радиатор охлаждения двигателя	5,03
				1,6 л, АКП/+ (самая дешевая в содержании машина с АКП)	5,20
«Шевроле-Ланос»		1997–2010	№ 6, 2010	1,5 л, МКП/высоковольтные провода, радиатор двигателя, рулевые наконечники	5,92
«Шевроле-Лачетти»		2003–2010	№ 9, 2010	1,6 л, МКП/подшипник сцепления, стойки стабилизатора, ремни	5,06
				1,6 л, АКП/+ сальники приводных валов	6,51

хотя бы ремонтировали агрегаты, причем по гарантии. Сейчас модель сняли с производства – возникла серьезная проблема с запчастями. Да и гарантия у многих уже закончилась, поэтому ремонтировать коробку предстоит за свой счет. Наш запрос в представительство «Киа» с просьбой навести порядок вновь остался без ответа. Вот и получается, что из-за сложных отношений между «Киа» и «ИжАвто», где в последние годы выпускали «спектры», страдает потребитель.

Похожая ситуация во взаимоотношениях «СанЙонга» с ТагАЗом – корейцы не спешат устранять массовый дефект механических коробок на «Тагере» с бензиновым двигателем. Потребитель вновь крайний. Кстати, «Тагер» не полноценный участник этой рубрики, поскольку затраты на содержание рассчитаны за пробег 0–75 тыс. км. Написать о модели побудило желание обозначить проблему с МКП, поэтому стоимость километра пробега этой машины приведена только для справки. Реальная цена километра за пробег 75–150 тыс. км, когда закончится гарантия, будет больше.

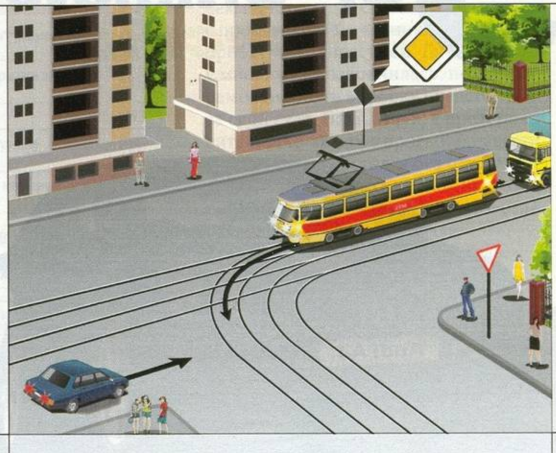
Скорее всего, вырастут затраты на содержание «Ситроена-С4» (ЗР, 2010, № 12). Сейчас на модель устанавливают новый мотор EP6, а он, как оказалось, хуже приспособлен к российскому бензину, чем прежний TU5. Направляющие клапанов покрываются нагаром, увеличивая сопротивление вращению распредвала, в результате чего проворачивается звездочка на коленвалу (там посадка без шпонки) и «уходят» фазы. О последствиях говорить излишне, особенно если у вас модель с наддувным EP6DT (150 л.с.) – у него при сбитых фазах еще и отключается турбокомпрессор. Причем внезапно. Повезет, если в этот момент вы не совершали, например, сложного обгона. Зато у «четверки» поубавилось проблем с автоматом: китайские клапаны гидроблока проявили себя надежнее европейских.

Отдельной похвалы заслуживает гибридный «Лексус-RX»: будучи сложнее своего бензинового собрата, он оказался дешевле в эксплуатации. И даже дешевле некоторых конкурентов-одноклассников, таких как «Ниссан-Мурано» и «Инфинити-FX». ЗР

Если у вас есть предложения, как более корректно сравнивать авто в этой рубрике, присылайте их по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: ***ikozlov@zr.ru***

Задачи подготовили **Дмитрий Митрошин** и **Олег Воеводов** (иллюстрации).







I. Разрешено ли водителю легкового автомобиля остановиться в показанной ситуации?

1 – разрешено только для посадки или высадки пассажиров
2 – разрешено при условии включения аварийной сигнализации
3 – запрещено

II. Можно ли в данном случае повернуть во двор?

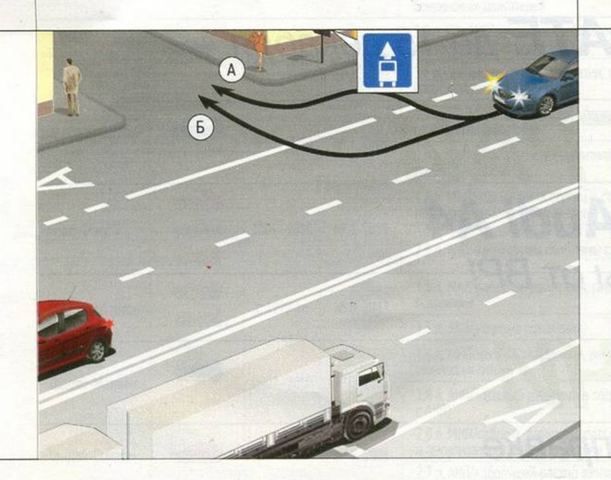
4 – можно, по траектории А
5 – можно, по траектории Б
6 – можно по любой траектории
7 – нельзя

III. В какой последовательности проедут перекресток транспортные средства?

8 – легковой автомобиль, трамвай, грузовой автомобиль
9 – трамвай, легковой автомобиль, грузовой автомобиль
10 – трамвай, грузовой автомобиль, легковой автомобиль

IV. Может ли водитель легкового автомобиля выполнить разворот?

11 – может
12 – может, уступив дорогу грузовику
13 – не может



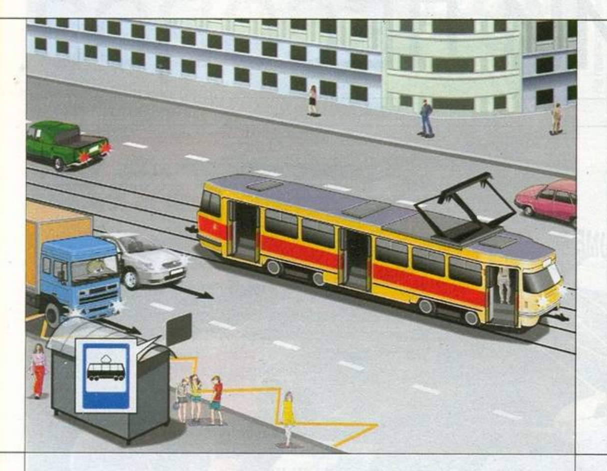


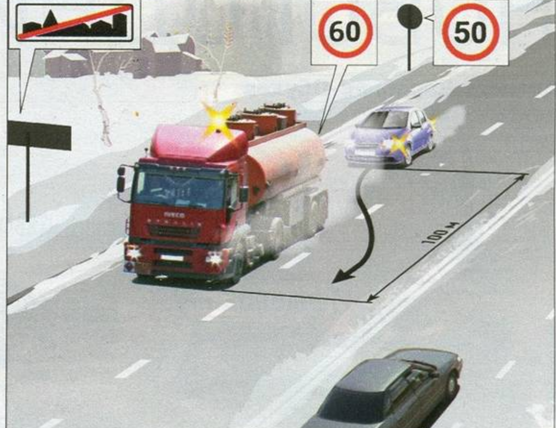
транспортному средству или от него (со стороны дверей), если посадка и высадка производятся с проезжей части или с посадочной площадки, расположенной на ней. Поскольку пешеходы проезжую часть не переходят, водителям автомобилей можно продолжать движение.

VI. В отличие от дорожных знаков 4.1.1–4.1.6, действие которых распространяется на ближайшее пересечение проезжих частей, примененные в данном случае знаки 5.15.2 «Направления движения по полосе» действуют на весь перекресток, поэтому с крайней левой полосы через перекресток разрешено движение только прямо.

VIII. В показанном случае бензовоз и легковой автомобиль должны двигаться со скоростью не более 50 км/ч, указанной на знаке 3.24. Этот дорожный знак действует до окончания населенного пункта, обозначенного в данном случае знаком 5.24.1. Миновав этот знак, бензовоз имеет право продолжить движение со скоростью, не превышающей указанную на опознавательном знаке, то есть 60 км/ч (пункт 10.5 Правил), а легковой автомобиль – не быстрее 90 км/ч (пункт 10.3). Таким образом, до окончания населенного пункта приступать к опережению нельзя.

VIII. Пункт 2 Основных положений требует, чтобы на механических транспортных средствах государственные регистрационные знаки были установлены на предусмотренных для этого местах.



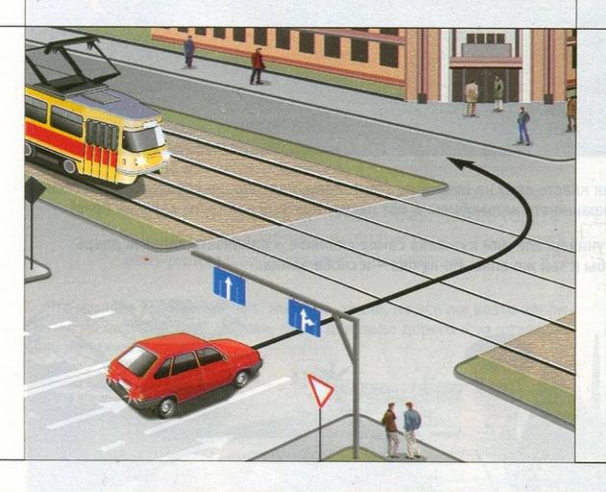


V. Трамвай остановился на остановке и стоит с открытыми дверями. Можно ли автомобилям продолжать движение?
14 – можно
15 – нельзя

VI. Разрешено ли повернуть налево?
16 – разрешено
17 – запрещено

VII. Позволяют ли Правила начать на данном участке дороги опережение бензовоза, движущегося с максимальной разрешенной скоростью?
18 – разрешено
19 – разрешено через 100 метров
20 – запрещено

VIII. Во избежание чрезмерного загрязнения водитель грузового автомобиля перенес государственный регистрационный знак с места, предусмотренного конструкцией (передний бампер), на переднюю панель кабины. Допускается ли эксплуатация транспортного средства в таком виде?
21 – допускается
22 – не допускается





Ответы на задачи «Экзамена на дому»: 3, 4, 9, 11, 14, 17, 19, 22.

I. В соответствии с требованиями знака 6.4 «Место стоянки» с дополнительной табличкой 8.6.1 (она показывает способ постановки транспортных средств на стоянку), автомобили должны быть припаркованы в один ряд у края тротуара. То, что другие владельцы нарушили данное требование, не дает водителю легкового автомобиля оснований игнорировать ПДД и останавливаться во втором ряду.

II. Крайняя правая полоса предназначена для движения маршрутных транспортных средств. Заезжать на нее при повороте следует только в том случае, если она отделена прерывистой линией разметки (пункт 18.2 Правил).

III. Приоритет трамвая перед легковым автомобилем, движущимся по равнозначной дороге навстречу, определен пунктом 13.9 Правил. В свою очередь, водитель легкового автомобиля, двигаясь прямо, пользуется приоритетом по отношению к грузовику, поворачивающему налево (пункт 13.12).

IV. Знак 4.1.3 «Движение налево» разрешает также разворот (Приложение 1 к Правилам). Водитель грузовика, движущегося в направлении стрелки, включенной в дополнительной секции одновременно с красным сигналом светофора, обязан уступить дорогу транспортным средствам с других направлений (пункт 13.5 Правил).

V. Пункт 14.6 Правил обязывает водителей уступить дорогу пешеходам, направляющимся к стоящему в месте остановки маршрутному

НОВОГОДНИЙ ЛЕСОВОЗ

Алексей Воробьев-Обухов

В конце декабря легковые авто хотя бы на один день меняют профессию и превращаются... в лесовозы. А на чем еще доставить домой новогоднюю елку – хотя бы двухметровую? Даже такая длина не только мешает войти в автобус или вагон метро, но и не позволяет уложить лесную красавицу поперек заднего сиденья. И тогда открывается простор для народной смекалки. Увы, она часто не учитывает аспектов безопасности. Да и кто в преддверии праздника задумывается о каких-то там авариях? Тем не менее они случаются и в декабре, и даже с «лесовозами».

В Германии к вопросу отнеслись со всей серьезностью и проделали ряд дорогостоящих тестов, чтобы показать, как надо и как не следует перевозить рождественскую елку.

Итак, вариант первый: на крыше. Для этого необходимо, чтобы автомобиль был оснащен если не багажником, то хотя бы парой перекладин между релингами. Приторочить колючее дерево прямо к лакированной поверхности – себе дороже. Но как бы то ни было, на выступающую назад верхушку следует укрепить... нет, не звезду (это потом!), а красную тряпку-флажок. Еще лучше – фонарик: зимой рано темнеет. Всегда укладывайте дерево основанием вперед: так встречный ветер

Так класть елку на крышу не стоит, если, конечно, не собираетесь по весне перекрашивать автомобиль. А вот насчет красной картонки мальчик прав!

В универсале или хэтчбеке самое сложное – привязать заднюю дверь хотя бы к той же елке. Но лучше – к скобе замка.





Резиновые жгуты не выдержали, и елка, как копье, устремилась вперед. Хорошо, что это был лишь тест!

не оборвет веточек. И, главное, никаких резиновых жгутов, только стяжные ремни (не менее двух). При столкновении на скорости 50 км/ч елка смещается вперед с силой около 750 кгс – немудрено, что в специальном крэш-тесте легко оборвала такие, казалось бы, прочные резинки. Куда устремилось зеленое «копье», отчет умалчивает.

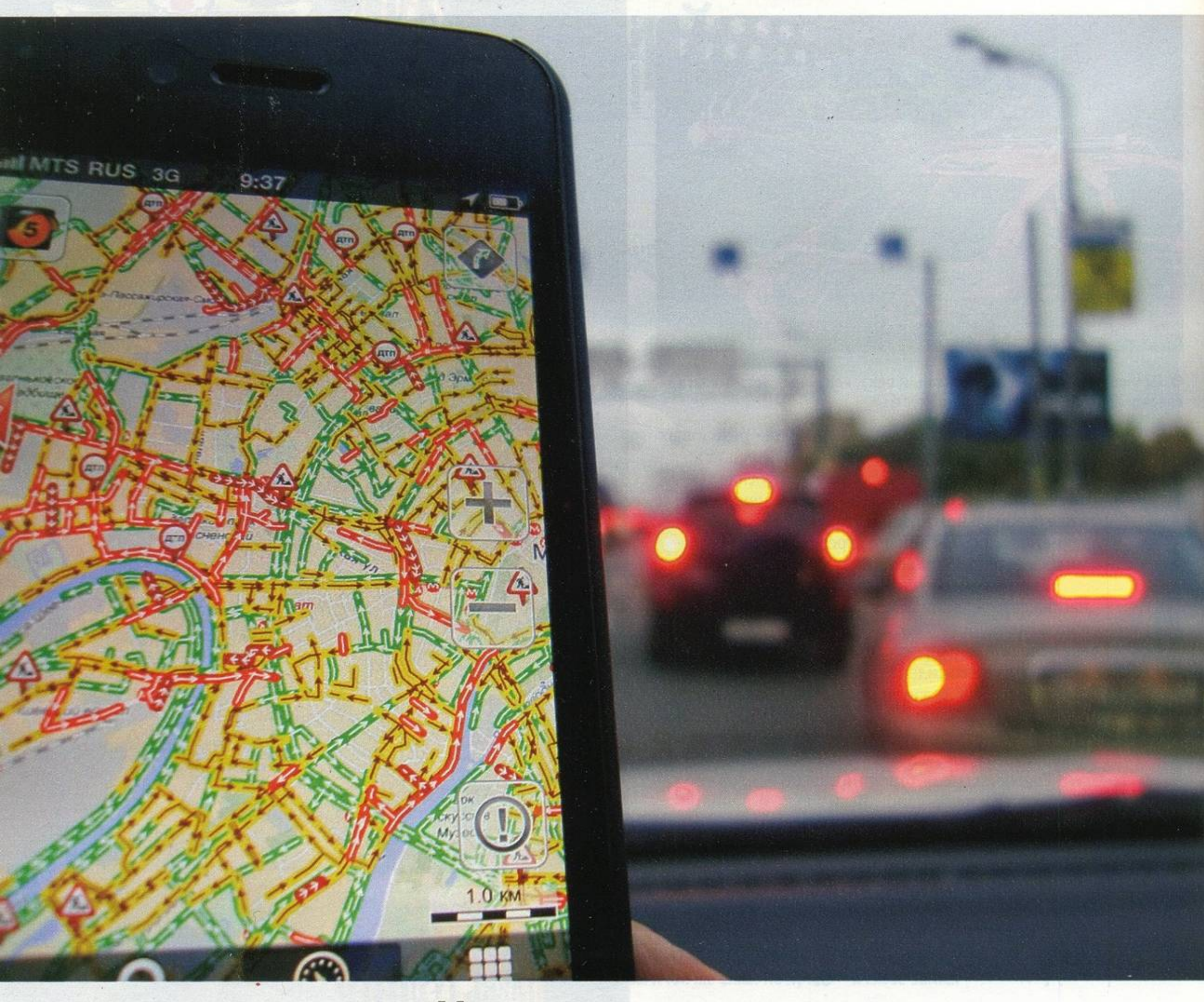
Впрочем, некоторые предпочитают и в дороге наслаждаться хвойным ароматом и укладывают елку в салон. Если у вас хэтчбек или универсал, все относительно просто: ствол следует упереть в спинку заднего сиденья, проложив доску, – иначе при ударе ствол может пробить спинку и спину! Прихватываем ствол ремнем, прочно привязываем приоткрытую заднюю дверь и вешаем на выступающую верхушку флажок или фонарик.

Еще один очень хороший способ подходит в том числе и для седанов. Если сложить спинку правого переднего сиденья, то ствол можно упереть в пол под перчаточным ящиком. Тогда в машину влезет даже двухметровая ель.

И наконец, совет тем, кто отправится декабрьским морозным днем на елочный базар в кабриолете. Если ушанка не забыта дома, можно убрать крышу (лучше заранее, в теплом гараже) и усадить елку рядом с собой вместо Снегурочки. ЗР

Что немцам хорошо... У них, конечно, тепло, но все же везти непристегнутую елку не стоит. Вернее, стоит довольно дорого – за штрафом дело не станет.





ДОРОГОЙ СОБЯНИНА

Сергей Собянин больше года рулит Москвой. Одна из главных задач его команды – «откупорить» столичные пробки. По-настоящему это пока не удалось. Что уже сделано, выясняли **Игорь Моржаретто** и **Сергей Смирнов**. Фото **Константина Якубова**.

Градоначальник уверен, что сумел в буквальном смысле «свернуть горы... сделать город более комфортным для жизни и для движения». Так он сказал, отчитываясь перед депутатами Мосгордумы. В активе выделенные линии для общественного транспорта, возросшее вдвое число парковочных мест, строительство новых линий метрополитена. Отлично!

Однако вагоны подземки переполнены, автобусы и троллейбусы едут не по расписанию, а как сложится, частота заторов за год увеличилась на 40%, а осенью чуть не каждый день пробки в десять баллов по десятибалльной шкале. «Яндекс» окрашивает все магистрали и улочки в ярко-алый и резюмирует: «Город стоит, лучше ехать на метро».

У мэра железный аргумент: все это из-за просчетов бывшего руководства. Мы же трудимся в поте лица, – через пяток лет почувствуете улучшения. Понимаем, потерпим, но не пятилетку. А если появятся очередные ляпы типа кампании по рисованию выделенных полос, мы вообще взвоем. Словом, за гигантский годовой труд ценой свыше 300 млрд. рублей ставим новому мэру троечку. Ведь на самом деле можно было кое-что предпринять, чтобы результаты уже появились. Реализовать хотя бы предложения ЗР, представленные в шестом номере этого года.

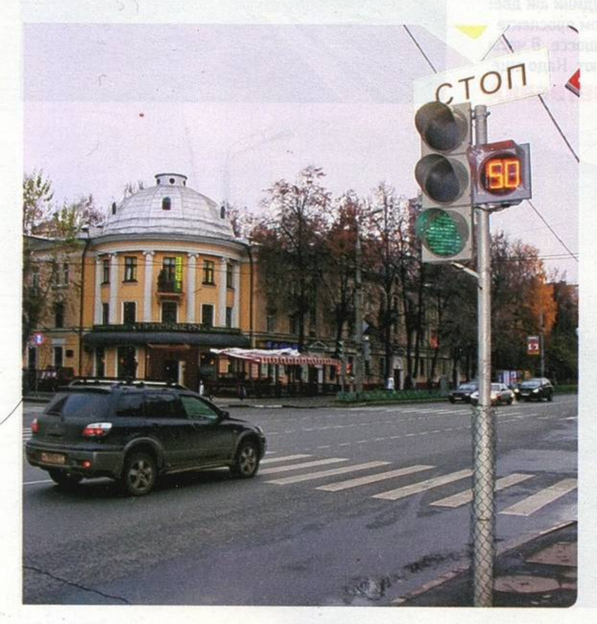


Наконец-то руки дошли до дворов. По документам возле домов появилось 400 тыс. машиномест. Однако в порыве трудового энтузиазма кое-где расчертили под парковки даже тротуары, да так, что прохода для пешеходов практически не оставили. Одному протиснуться удастся, но с коляской – никак.

ОЦЕНКА – ТРОЙКА

Говорят, Россия – чуть ли не единственная страна в Европе, где в метро секундомер отсчитывает время не до прибытия поезда (именно это важно для пассажиров), а от отправления предыдущего. Зачем? А вот на улицах Москвы наконец-то появились светофоры с секундомером для водителей: те сразу видят, сколько времени осталось ждать зеленый сигнал. Очень удобно.

ЗА СЛЕДОВАНИЕ МИРОВЫМ ТЕНДЕНЦИЯМ – ПЯТЕРКА





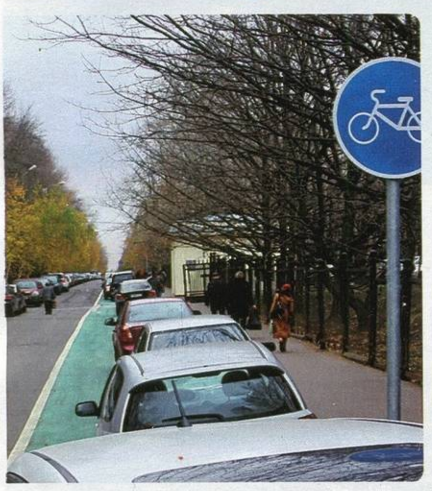
Чтобы избавить центр от пробок, нужны перехватывающие парковки на окраинах, желательно вблизи конечных станций метро. За 20 лет не построили ни одной, осенью 2011 года открылось сразу несколько – у станций «Тушинская», «Аннино». Хорошо, но мало. На остальные времени не хватило? Еще надо завлечь на них автомобилистов – скажем, включить в стоимость парковки билет на метро. До конца года обещают открыть 23 площадки на 86 тысяч мест вблизи 16 станций метро. Благое дело! Осилят ли?

ОЦЕНКА – ЧЕТВЕРКА



Полосы для общественного транспорта есть во всех крупных городах мира. Но их надо открывать не на месте одной из существующих полос, а в дополнение! Наши же чиновники кинулись бездумно исполнять волю мэра. Тут не до анализа пропускной способности, интенсивности потока, возможности подъезда к остановкам и прочего. Все проще: начертил линию – отчитался. В итоге возникли полосы там, где вообще не ходят автобусы и троллейбусы (Звенигородское шоссе) или шириной до 5,6 м (проспект Мира). За несколько месяцев у автомобилистов отобрали 200 км выделенных полос, не дав ни дополнительных парковок, ни новых маршрутов. Из-за выделенки скорость авто снизилась в полтора раза! Мэрия сразу дала задний ход: согласны-де освободить полосы для автобусов, однако лишь в следующем году, а сейчас по ним можно ездить всем. Но линии нарисованы, знаки расставлены, гаишники прячутся и собирают дань. Закрашивать и снимать знаки?

ЗА ИНИЦИАТИВУ – ПЯТЬ, ЗА ВОПЛОЩЕНИЕ – ДВОЙКА



Еще одна мировая мода наконец-то дошла до столицы России: в городе появилась первая велосипедная дорожка. Только какая-то убогая: частично проходит по тротуару, частично – по обочине проспекта Вернадского. Да и используется явно не по назначению. Но лучше поздно, чем никогда.

ПОКА ЗА ПРОЕКТ – ТРОЙКА

О необходимости введения реверсивных полос на самых загруженных магистралях говорили чуть ли не 20 лет. Соорудили аж две: на Волгоградском проспекте и Ярославском шоссе. В часы пик они выручают. Надо еще.

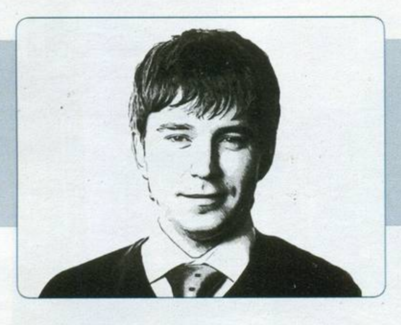
ОЦЕНКА – ЧЕТВЕРКА



За девять месяцев в авариях в столице погибли 234 пешехода, 3000 человек получили ранения. Как избежать этого? Естественно, следует строить больше подземных и надземных переходов. Этот открылся осенью на Дмитровском шоссе; безопасно перейти оживленную магистраль смогут и инвалиды-колясочники, для которых сооружены лифты и пандусы. За год в Москве должны открыть 45 новых переходов, а в будущем – еще 156. Отлично! Мы считаем, что в перспективе в городе не должно остаться нерегулируемых пешеходных переходов на улицах, где более двух полос.

ОЦЕНКА – ЧЕТВЕРКА





ИЩЕТ ПОЛИЦИЯ

Никто из водителей не застрахован от подстав и ложных обвинений. Но свою невиновность можно доказать, убежден **Сергей Смирнов**.

На парковке рядом с моей машиной стоял автомобиль с поцарапанным крылом. Я аккуратно выехал со стоянки и отправился по делам. А на следующий день меня вызвали в ГАИ и обвинили в том, что я вчера повредил тот самый соседний автомобиль да еще скрылся с места ДТП. Что делать? Ведь я не виноват!

Николай М.

ЛИПОВЫЙ СВИДЕТЕЛЬ

Подобных историй я слышал немало. Наказание за такое правонарушение (если оно будет доказано) предусмотрено серьезное: лишение прав и/или 15 суток административного ареста (ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ). Однако!

Что же делать? Прежде всего не паниковать. Ведь обвинения в подобном правонарушении обычно основаны на показаниях свидетелей. Но часто оказывается, что самого столкновения никто не видел и все их пояснения строятся на предположениях. Поэтому первым делом внимательно ознакомьтесь с показаниями очевидцев. При необходимости заявите письменное ходатайство о вызове свидетелей повторно, чтобы выяснить, где они находились в момент предполагаемого столкновения, что конкретно видели. В идеале неплохо съездить на злополучное место и поинтересоваться, есть ли там видеокамеры, или поискать других свидетелей. Ими могут быть сторож, работник парковки, соседи, выгуливающие собак.

Доказав инспектору всю несостоятельность свидетельских показаний, можно уже на этом этапе добиться прекращения дела. Если сотрудника полиции эти объяснения не удовлетворят, он вправе потребовать, чтобы автомобиль представили на осмотр и опознание. Сверх того сотрудники отдела розыска могут попытаться опознать самого водителя. Но в административном процессе опознание не предусмотрено – смело ссылайтесь на это!

ЗАЧЕМ НАМ ЭКСПЕРТ?

Максимум, что под силу инспектору, – осмотреть автомобиль и составить акт с перечислением видимых повреждений. Но на практике гаишники, изображая завзятых экспертов, ставят рядом два автомобиля и решают, могли ли «во-о-он те царапины» появиться в результате «взаимодействия» машин.

Однако без специальных знаний, замеров и расчетов подобные выводы сделать нельзя. Чтобы обезопасить себя и защититься от нахрапистых «дознавателей», на осмотр автомобиля лучше приехать с заранее заготовленным ходатайством о назначении трассологической экспертизы. В нем следует непременно указать, что вы не являлись участником ДТП, и на основании статьи 26.4 КоАП РФ потребовать назначить экспертизу. Пусть эксперты определяют, какие повреждения и каким образом нанесены.

Если инспектор заговорит о необходимости заплатить экспертам, не слушайте его! Статья 24.7 КоАП РФ указывает, что издержки в виде оплаты работы экспертов оплачиваются из федерального бюджета. Обычно служебное рвение сотрудника ГИБДД на этом заканчивается. Кто станет связываться с назначением экспертизы, если вопрос оплаты придется решать у руководства? Да и за задержку рассмотрения дела оно не похвалит. В конце концов, со служивого спросят за количество составленных протоколов и закрытых дел, а не за выявление истины. А решит инспектор передать такой материал в суд, шансов на выигрыш у стороны обвинения фактически не будет. Если только вы действительно не помяли на стоянке тот автомобиль.

К СЛОВУ

Страховая компания, возместив потерпевшему ущерб по ОСАГО, потребует компенсировать эту сумму, если будет установлено, что вы скрылись с места аварии и явились ее виновником. Первая группа по розыску автомобилей, скрывшихся с места ДТП, начала работу в составе Госавтоинспекции в 1940 году.

ОТ СЛОВ К ДЕЛУ

В моей практике было подобное дело. Татьяну обвинили в том, что она скрылась с места аварии. По словам «потерпевшего», его «Хонду» при перестроении зацепил автомобиль моей подзащитной. Ситуация осложнялась тем, что на автомобиле Татьяны действительно был поврежден бампер. Примерно год назад девушка неудачно припарковалась в оградительный столбик. Но небольшая вмятина в середине бампера автомобиля Татьяны и разбитое крыло «Хонды» никак не согласовывались. В ГИБДД нас слушать не стали и передали дело в суд. Мировой судья пусть и формально, но выслушал нашу позицию и дал нам возможность представить доказательства. Для начала я показал суду выписку из банка, согласно которой «виновница» во время происшествия снимала деньги в банкомате торгового центра, находящегося в другом районе города. Затем опросили родителей девушки. Они объяснили суду, что дочь подвезла их на машине к метро (как раз у торгового центра) за несколько минут до предполагаемой аварии! После таких доказательств мировой судья прекратил производство административного дела и оправдал Татьяну. ЗР

НА ЧТО ССЫЛАТЬСЯ

КоАП РФ:

статья 24.7. Компенсация издержек по административному делу за счет федерального бюджета;
статья 25.1. Право лица, в отношении которого ведется административное дело, знакомиться со всеми материалами гражданского дела;
статья 26.4. Назначение экспертизы в случае, если при рассмотрении административного дела возникает необходимость в использовании специальных познаний в науке, технике, искусстве или ремесле.

ДЕРЖИ КАРМАН ШИРЕ

В случае аварии выплата по страховке должна покрыть ущерб – это в теории. На практике страховые компании придумают тысячу способов извернуться и не заплатить. **Сергей Смирнов** знает, как это делают в РОСНО.

На перекрестке молодой водитель «Мазды» не заметил красный сигнал светофора и въехал в правый борт «Мерседеса». Двери, крылья, порог звездной машины – под списание. Какая неприятность! Хорошо, что сам цел.

После недельной утомительной беготни по ГАИ владелец «Мерседеса» Петр со всеми справками помчался в РОСНО, где была застрахована ответственность водителя «Мазды». Узнав, что у нарушителя помимо полиса ОСАГО есть еще расширенная до миллиона рублей страховка, Петр возликовал: ремонт впишется в эту сумму. РОСНО – солидная контора, все покроет.

Получив документы, представитель страховой компании тут же вызвал экспертов. Разбитый «мерс» осмотрели, зафиксировали все повреждения, отсняли и пообещали, что стоимость ремонта определят с точностью до копеечки уже через несколько дней. Не обманули. Через пару дней Петра приятным голосом известили: все готово, РОСНО может хоть завтра перечислить всю сумму, целых... 45 тысяч рублей. Какая щедрость при отменной оперативности!

Огорошенному Петру даже расчет показали: эксперты компании «ЛАТ» ремонт всей правой части «Мерседеса» оценили в 118 тысяч рублей, но машина неновая, пришлось, мол, учитывать износ. Забирай, Петр, свои сорок пять и ни в чем себе не отказывай. Думаете, реально за эти деньги восстановить «Мерседес» Е-класса? Похоже, в РОСНО издеваются – тут и 118 тысяч не хватит. Одного железа понадобится тысяч на сто. Хороши эксперты, нормочас оценили в 650 рублей! Расскажите о том сервисе владельцам «мерседесов», завтра туда очередь выстроится на полгода вперед.

Петр, придя в себя, обратился к независимым экспертам. Те насчитали 300 тысяч, а с учетом износа – 200 тысяч. Уже лучше: оценку РОСНО превышает в четыре с лишним раза. Вдохновленный Петр с новой калькуляцией грозно стучится к страховщикам. Те опешили, но калькуляцию приняли и взяли тайм-аут на изучение. Потом признались: эксперты-де напутали, а теперь пересчитали правильно, бери и не думай... 159 тысяч с учетом износа (нормочас оценили уже в 1800 рублей). Но с одним условием: сейчас выплатим 120 тысяч – максимум по ОСАГО, а остальное, в счет расширенной, – погодя.



НАША СПРАВКА

При возмещении ущерба по полису добровольного страхования износ запасных частей не учитывается. Компенсация должна выплачиваться в пределах страховой суммы на основе требований Гражданского кодекса и правил страхования. В этом случае ссылка на Закон об ОСАГО неправомерна!

«Погодя» им нужно было, чтобы вновь козни строить. РОСНО заказала третью экспертизу – в «Автополисе». Покладистые ребята там трудятся. Ремонт разбитой машины оценили в 125 тысяч с учетом износа (стоимость нормочаса выбрали удовлетворяющую заказчика – 650 рублей). Значит, с РОСНО теперь причитается дополнительно лишь 5 тысяч. По рукам? Петр взял сто двадцать, от пяти отказался.

ЕЩЕ НЕ ВЕЧЕР

Сражаясь за купюры, страховщики не только занизили цену ремонта, но и умолчали о любопытном факте: сумма ущерба по дополнительному полису гражданской ответственности должна подсчитываться без учета износа. А это меняет дело и дает еще шанс побороться. При подготовке искового заявления я сделал расчет исходя из актов независимой экспертизы, которую Петр организовал самостоятельно, за свои деньги. Там и стоимость нормочаса была реальной, и цену запасных частей рассчитали на основе средних по региону.

Конечно, с РОСНО мы потребовали деньги без учета износа. Ведь стоимость ремонта даже изношенного «Мерседеса» превышает максимальную выплату по ОСАГО. В этом случае страховщики обязаны платить по полису добровольного страхования, на который не распространяется правило ОСАГО – считать с учетом износа. Логично, правда? Не тут-то было: судья Л. Лобова отмахивалась от нас, как от назойливых мух. Мы заседали раз пять, провели еще две экспертизы. По ним ремонт стоил 250 тысяч, с учетом износа – 155 тысяч.

В результате «справедливый и независимый» суд принудил РОСНО выплатить Петру 50 тысяч, ссылаясь на Закон об ОСАГО. Раз там прописан износ, значит, и по добровольной страховке выплата должна производиться аналогичным способом. Нормально? Судья не понимает разницу между обязательным страхованием и добровольным! Интересно, а если у нее в производстве будет дело о возмещении ущерба за сгоревший дом, она тоже сошлется на Закон об ОСАГО? Бред.

ВЗЯЛИ ИЗМОРОМ

Полтора года мытарств по безграмотным судам настолько измотали Петра и меня, что мы согласились удовольствоваться малым. Взяли эти 50 тысяч и обжаловать решение не стали. Но и то хорошо: ведь получили-то втрое больше заявленных поначалу 45 тысяч. Хотя ремонт обошелся в 300 тысяч. И судебная, и страховая, и экспертная системы сработали «как надо». РОСНО отдельный респект: не мытьем, так катаньем принудили Петра махнуть рукой на выигрышное дело.

Помните, была такая телереклама, где владелец пострадавшей в аварии машины радостно потирал руки: «Теперь РОСНО попало!»? В реальной жизни ролик должен выглядеть так: менеджер РОСНО провожает автомобилиста с новым страховым полисом и улыбается ему вслед: «Теперь, мужик, ты попал!». Впрочем, этот девиз можно повесить и на дверях в суд. ЗР

БОРОЗДЫ НЕ ПОРТИТ?

Удовольствие за рулем безгранично. Оно доступно с момента совершеннолетия и может длиться до самой смерти. Так ли это? Есть ли возраст, определяющий водительскую «пенсию»? Вопрос изучил **Сергей Баландюк**.

Вспоминаю свою первую аварию. Еду домой по пустынной летней Москве. До стоянки метров триста. Перед носом выпрыгивает силуэт «зубилы». Визг тормозов. Удар. Болит коленка и шея. В «восьмерке» дедушка лет семидесяти. Он разбил себе голову о центральную стойку. Не увидел, говорит. Сто лет тут выезжаю, а сейчас не увидел... Потом скорая, «Склиф», схемы, протоколы, тревожные мысли. К моей радости, на следующий день он выписался. С тех пор минуло почти десять лет, его образ напрочь стерся из памяти, а я все желаю ему здоровья, долгих лет жизни и... не садиться за руль без особой надобности. А вот мою старенькую «вольву» пришлось списать.

ЖЕРТВЫ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ

В западных странах по обе стороны Атлантики о теме предельного возраста за рулем всерьез заговорили после череды фатальных происшествий с участием пожилых водителей. Так, в Америке еще свежи воспоминания о жуткой аварии, когда 86-летний отставной моряк Джордж



РЕШЕНИЕ ОБ ОТКАЗЕ ИЛИ ПРОДОЛЖЕНИИ УПРАВЛЯТЬ АВТОМОБИЛЕМ – ЧАСТНЫЙ ВЫБОР КАЖДОГО ВОДИТЕЛЯ.

Рассел Веллер на высокой скорости протаранил толпу на рыночной площади в Санта-Монике. Его старый «Бьюик» проложил 300-метровый путь буквально по людям, оборвав жизнь десяти прохожих и отправив на больничную койку более шестидесяти человек! Он перепутал газ с тормозом... Подобный случай произошел и в немецком городе Менден, где 79-летний водитель сокрушил толпу, убив троих и покалечив пятьдесят горожан. Причем количество таких случаев будет только расти – в этом побочный фактор старения населения развитых стран, ставших самыми автомобильными державами на планете. В США уже 20 миллионов престарелых водителей, а в Европе к 2020 году каждый третий водитель будет в возрасте за шестьдесят. Престарелая пара, летящая быстрее 160 км/ч по автобану, здесь не редкость и сейчас.

КАТЕГОРИЯ ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ

Исследования показывают, что процессы старения сильно влияют на адекватность водителя, несмотря на большую опытность, спокойствие и расчетливость пожилых драйверов. Скажем, в возрасте 70–79 лет велик риск задержки в принятии решения, а после восьмидесяти люди порой не замечают приближающиеся автомобили. Так, например, водители старше 70 лет, а еще больше те, кому за восемьдесят, часто попадают в аварии на перекрестках, особенно на тех, что регулируются знаками приоритета. А в структуре общей аварийности пенсионеры старше семидесяти, не говоря о тех, кому за восемьдесят, по уровню риска попасть в аварию соседствуют с подростками до 20 лет, а согласно некоторым статистическим базам, существенно превышают их по риску смерти.

Наиболее распространенная причина аварий по вине возрастных водителей – поворот налево на перекрестках, регулируемых знаками. Риск угодить в подобное ДТП резко возрастает после 60–69 лет, а для водителей старше восьмидесяти – в шесть раз выше, чем у самых неопытных подростков.

Но у возраста есть и свои плюсы: пожилые ожидаемо редко превышают скорость и попадаются нетрезвыми. Заметим, риск аварии возрастает, если почтенный драйвер едет один.

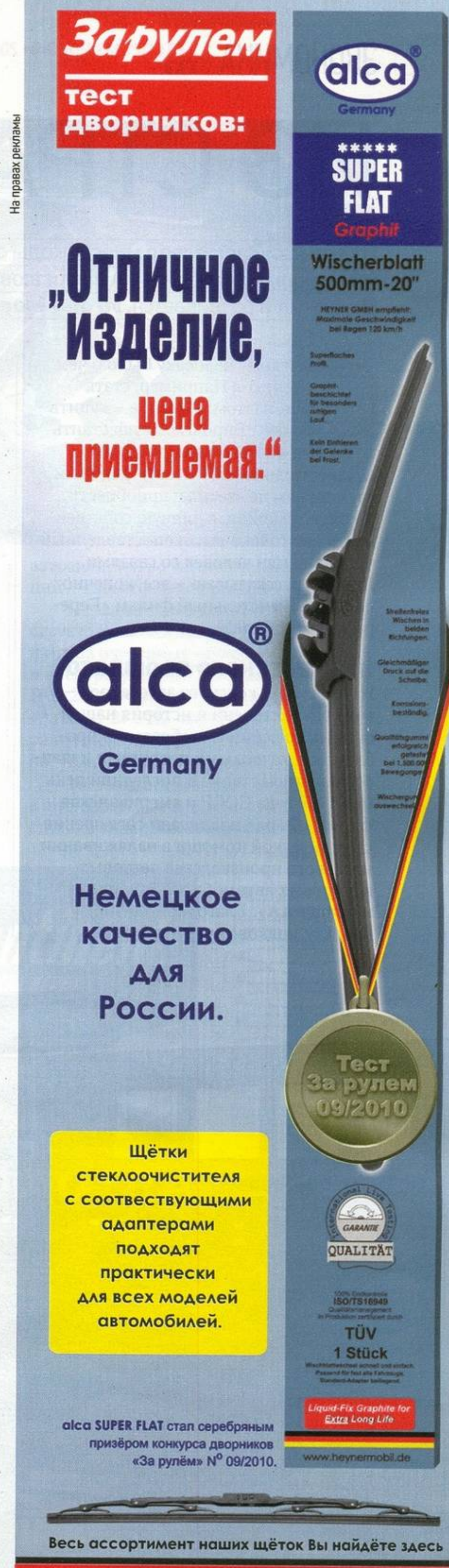
КАК НЕ СТАТЬ ОРУЖИЕМ

Во многих странах Европы уже ввели специальную медкомиссию для обладателей прав, которым за семьдесят, например в Нидерландах, Дании, Великобритании и Испании. Скоро эти ограничения вступят в силу и во Франции, где иск против государства подала возмущенная мать из Реймса, чей сын пострадал по вине 86-летнего автомобилиста. Германия также всерьез рассматривает вопрос усиления контроля за здоровьем пожилых водителей. В США штат Флорида первым ввел тест на зрение для водителей, которым стукнуло восемьдесят: около 7% не прошли экзамена, а еще 20%, испугавшись его, сдали права. Итого – почти треть потенциально опасных. В штатах Нью-Джерси, Гавайи, Вашингтон и Висконсин также обязали драйверов в возрасте 75–85 лет проходить медкомиссию и повторный экзамен на вождение.

В России все строго. По закону медицинская справка должна обновляться минимум раз в год (чаще всего это происходит за деньги). Те, кому удалось перевалить за шестьдесят пять, – счастливчики-долгожители. Но кто адекватнее – воспитанник «жигулевской» эпохи с сорокалетним накатом или благополучный лоботряс, который после компьютерного симулятора сел за руль купленной родителями скоростной иномарки? И у кого есть моральное право лишить пожилого гражданина свободы передвижения, которую дарит автомобиль? Однозначного ответа пока не дано. Каждое государство решает этот вопрос по-своему, исходя из возможностей своего право- и здравоохранения.

Что касается здоровья, то за ним надо прежде всего следить самому. И, наверное, убрать водительское удостоверение в семейный архив, когда поймешь, что не реагируешь на знаки, путаешь педали и каждый твой выезд – скрытая угроза жизни, причем не только твоей. К этому выводу пришли исследователи Кельнского университета. Вывод их фокус-группы, в состав которой вошли полторы сотни водителей разных возрастов: к подобным ограничениям нужно подходить выборочно, так как процессы старения у всех протекают по-разному. Да и сама процедура массового освидетельствования пожилых водителей может оказаться слишком дорогостоящей.

Решение об отказе или продолжении управлять автомобилем – частный выбор каждого водителя. В нем, конечно, должны участвовать близкие и друзья – самые чуткие наши «обследователи». А тот, кому трудно принять решение, всегда может обратиться к профессионалу.



ИЗ СТРАНЫ ОЛЕНЕЙ

Горьковский автозавод многие годы служил главным символом всего советского машиностроения в целом и автопрома в частности. А за постсоветские 20 лет он минимум дважды оказывался на грани банкротства. Но выжил и развивается. **Игорь Моржаретто** о новейшей истории ГАЗа. Фото **Константина Якубова**.

Советскому человеку было о чем помечтать! Например, стать космонавтом. Или еще – купить «Волгу». Впрочем, осуществить подобные мечты было признаком исключительности. «Волга» рядовым труженикам не светила; приобрести такой автомобиль в личную собственность мог только высокопоставленный чиновник или человек со связями. Да что я рассказываю – все, конечно, помнят замечательный фильм «Берегись автомобиля!».

ИЗ СОВЕТСКОГО ПРОШЛОГО

История Горьковского автозавода – это в какой-то степени и история нашей страны, со всеми ее победами и проблемами, трудовыми подвигами и шапкозакидательством. В последний день мая 1929 года СССР и американская фирма «Форд» подписали соглашение о технической помощи в налаживании массового производства легковых и грузовых автомобилей «Форд-А» и «Форд-АА». Благодаря удачному проекту, толковому руководству, энтузиазму строителей, а также изумившему американцев отказу от социальной составляющей проекта (например, отопление в цехах появилось спустя много лет) он был построен досрочно – всего за 18 месяцев.

Первого января 1932 года нижегородский автозавод вошел в число действующих, а уже через 28 дней с конвейера сошел первый автомобиль. Первого директора за это наградили орденом, а впоследствии за это же расстреляли. Автомобильный завод (позже переименован в ГАЗ, затем завод им. Молотова и снова ГАЗ) 60 лет наращивал объемы и выпускал легендарные советские автомобили: ГАЗ-51, -53, -66, «эмку», «Победу», «Волгу», «Чайку»... Так продолжалось до конца 80-х годов прошлого века. Завод работал строго по заданию, утвержденному в Госплане. Все выпущенные в огромном количестве грузовики разъезжались по стройкам народного хозяйства и в армейские части, «Волги» отправлялись в ведомства, таксопарки и (малая часть!) заслуженным людям.

На проектно-конструкторские работы государство выделяло средств совсем мало. Да и зачем, если все выпущенные машины находят своего потребителя? Поэтому такие интересные разработки, как перспективный переднеприводный седан ГАЗ-3103 и его полноприводный собрат 3104, так и остались в опытных образцах. А вот другой автомобиль, созданный по инициативе снизу, спустя несколько лет буквально спас огромный завод. Дело в том, что в 1989 году, на волне перестройки, на ГАЗе увлеклись идеей малотоннажного грузовика (полной массой до 3,5 т). Через пять лет модель встала на конвейер под именем «Газель»...

«БУРЛАК», «АТАМАН» И ДРУГИЕ

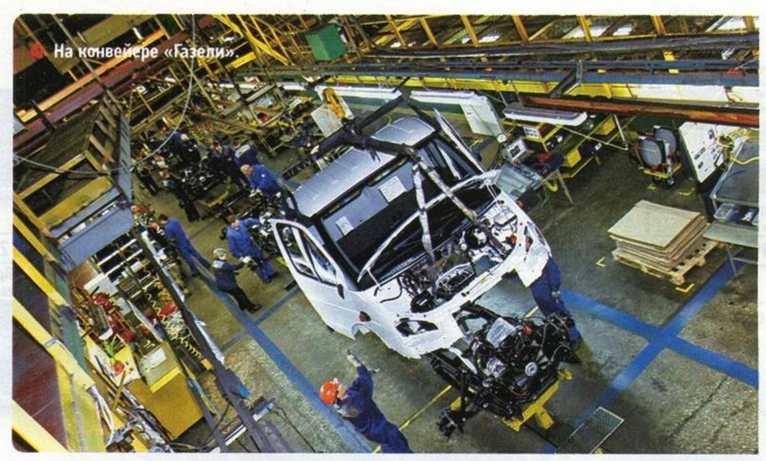
В 90-е годы прошлого века ГАЗ вошел преуспевающим социалистическим предприятием, а закончил десятилетие практически банкротом... Хотя начиналось все неплохо. Автозавод изо всех сил старался адаптироваться к новым рыночным условиям и акционировался



одним из первых в отрасли – в ноябре 1992 года. Президентом АО стал Н. Пугин, бывший министр автомобильной промышленности СССР. Когда-то он начинал на ГАЗе, только теперь в жизни все поменялось.

Спрос на среднетоннажные грузовики, составлявшие основу производственной программы завода, падал катастрофически. Как-то надо было содержать и предприятие, и целый район города. Зато огромный, отложенный со времен СССР спрос на легковые автомобили заставил увеличить выпуск «Волги» почти в два раза (до 125 тыс. машин в год!). Собственно, на заработанные деньги и крутились, пытаясь освоить новые ниши на непонятном еще рынке. Так, в середине 1990-х на базе «Волги» построили развозной пикап ГАЗ-2304 «Бурлак», но в серию он не пошел – куда выгоднее было делать легковые автомобили.

Зато появившийся в июле 1994 года малотоннажный грузовик «ГАЗель» (или просто «Газель») стал не только первой после войны серийной полуторкой Горьковского автозавода, но и настоящим бестселлером. Внешне он походил на коммерческий «Форд-Транзит» – не такой уж плохой пример для подражания. Пусть машины отличались повышенной


На конвейере «Газели»

«ломучестью», зато и ремонтировались на коленке. А при «правильном» использовании российский коммерсант первой волны отбивал стоимость «Газели» за три-четыре месяца! Через полгода он продавал грузовичок или фургон куда-нибудь в глубинку и покупал новую «Газель»... Словом, семейство «газелей» стало самым востребованным среди машин марки ГАЗ, и дальше завод начал жить за его счет. За 17 лет в Нижнем Новгороде выпустили почти 1,5 млн. коммерческих автомобилей во множестве модификаций – своеобразный рекорд!

Параллельно с этим в 1990-е конструкторы почти каждый год выдавали на-гора очередные «концепты» пикапов и внедорожников: ГАЗ-2308 «Атаман», ГАЗ-23081 «Атаман Ермак», ГАЗ-3106 «Атаман-2»... На выставках они собирали множество поклонников марки, но, увы, в серию не пошел ни один.

1997 год обещал стать переломным в постсоветской истории ГАЗа. Еще бы, столько знаковых событий! В том

НОВЕЙШАЯ ИСТОРИЯ ГАЗа: 1991–2011 годы



году старушку «Волгу» в очередной раз обновили, присвоив индекс 3110. У крупной австрийской фирмы «Штайр» купили лицензию на семейство дизельных двигателей для легковых и коммерческих автомобилей. И в конце года ГАЗ заключил соглашение с итальянским концерном «Фиат» о создании совместного предприятия «Нижегород-моторс». Там планировали выпускать ежегодно свыше 100 тыс. легковых автомобилей двух-трех моделей, не меньше! Под новое СП получили государственные гарантии, подготовили цеха бывшего завода дизельных двигателей ГАЗ, даже закупили современное окрасочное оборудование... Из-за дефолта 1998 года проект не осуществился. В память о нем на ГАЗе остался цех окраски, соответствующий всем мировым стандартам. И за то спасибо!

А еще в августе 1998 года на Московском мотор-шоу впервые показали концепт нового представительского седана ГАЗ-3111. Построенный, как и прежние «волги», на заднеприводной платформе, он предстал куда более современным и комфортабельным.

Конец 1990-х запомнился черной полосой в истории завода. Ни один из задуманных проектов до конца доведен не был, более того – набранные на подъеме кредиты тянули производство на дно. Не хватало даже средств на покупку комплектующих. Чтобы как-то выйти из замкнутого круга, руководители завода вовсю применяли бартерно-вексельные взаиморасчеты. С поставщиками и партнерами рассчитывались готовыми машинами и запчастями, что совершенно поломало рынок. «Газели» и «Волги» можно было купить не только у дилеров, но и через массу других непрофильных компаний, которые часто отдавали машины заведомо дешевле.

Словом, к началу нового века гигант отечественной индустрии подошел, считай, банкротом. Лишь неожиданное появление стратегического инвестора стало для него спасением. В ноябре 2000 года блокирующий, а затем и контрольный пакет акций ОАО «ГАЗ» приобрела компания «Базовый элемент» Олега Дерипаски.

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ МЕТАЛЛУРГОВ В РОССИИ

Тогда многие задавались вопросом: зачем преуспевающему олигарху покупать умирающий завод, отягощенный кучей проблем и социальных обязательств? Куда проще и выгоднее производить алюминий и продавать за рубеж.

«Те, кто интересуется автомобилями, знают, что алюминий – один из основных компонентов при производстве автотехники, – объяснял тогда в интервью ЗР логику своих действий О. Дерипаска (ЗР, 2001, № 5). – И если уж я возглавляю структуры, производящие алюминий в больших количествах, то почему бы мне не объединить их с автомобильным производством? Такой шаг сам собой напрашивался».

Это все понятно и логично, но теперь понятно и другое: в первый момент у металлургов не было серьезного, продуманного плана управления предприятием, его реструктуризации, дальнейшего развития. Хотя первый шаг стал единственно правильным в той ситуации: новые хозяева немедленно отказались от бартерно-вексельных схем взаиморасчета – только живые деньги, никаких «ты мне – я тебе». Благо у них были средства, чтобы кредитовать свое предприятие. Это позволило ГАЗу на какое-то время вздохнуть спокойно и даже провести в 2003 году рестайлинг своей кормилицы – «Газели». Кроме того, на заводе сразу же началась крупная реорганизация, была перестроена торговая сеть. Целый ряд проектов

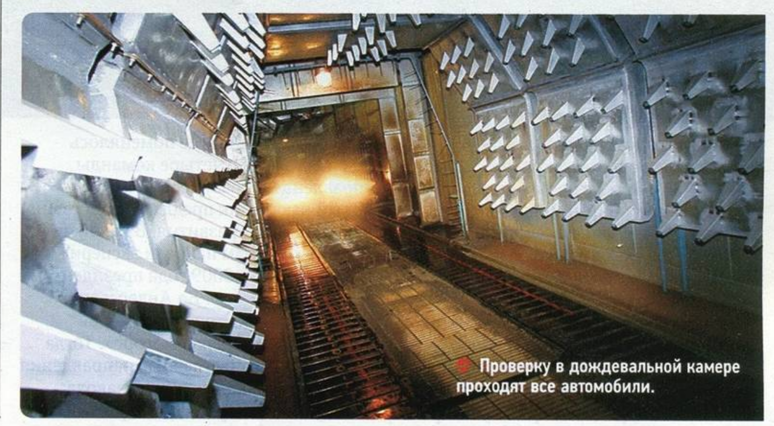
Сварочные роботы-автоматы одни из самых передовых в мировом автопроме.



(разработка пикапов и вездеходов «Атаман», нового легкового автомобиля сегмента D) свернули сразу, а выпуск ГАЗ-3111 решили продолжать. В 2000–2004 годах в Нижнем Новгороде выпустили небольшую партию этих престижных седанов. Но спроса на них не было – из-за неважного качества, а также очень высокой на тот момент цены (от 13 тыс. долл.). Всего на ГАЗе собрали около 450 машин. «Одиннадцатая» оказалась последней попыткой создать легковой автомобиль собственными силами.

В начале XXI века случилась еще и малая металлургическая война за моторные производства. Два олигарха – О. Дерипаска и А. Мордашов – практически одновременно приобрели два автозавода: ГАЗ и УАЗ. Каждый из этих заводов имел моторный завод-смежник: Заволжский (ЗМЗ) и Ульяновский (УМЗ). Какая муха укусила обоих олигархов, объяснения нет до сих пор, но они буквально из-под носа друг у друга увели «чужие» моторные заводы. И хотя «газели» и «волги» издавна комплектовались двигателями ЗМЗ (те специально под них и создавались), завод отошел к холдингу «Северсталь-авто» (ныне «Соллерс»). И наоборот. Договориться между собой о ценах и правилах поставок конкуренты не сумели и вынуждены были придумывать разные компромиссы. Так, на «газели» до сих пор ставят модернизированные двигатели УМЗ, спроектированные совсем под другие машины, а «волги» последних лет выпуска вообще оснащали моторами «Крайслер» из Мексики. Чудны дела твои, господи.

И хотя новые хозяева сумели к середине десятилетия вывести автозавод на уровень рентабельности, произошло это из-за того, что основное внимание стали уделять развитию самого конкурентоспособного направления – легким коммерческим автомобилям (LCV). Для еще большего укрепления позиций в 2006 году даже купили английский завод LDV Group, который специализировался на выпуске легких переднеприводных фургонов «Максус». Выпуск из английских машинокомплектов наладили в начале 2008 года в Нижнем Новгороде; планировали полномасштабное производство – до 50 тыс. фургонов в год. Из-за очередного финансового кризиса проект пришлось свернуть, а в мае 2009 года британский завод продали за бесценок.


Проверку в дождевальной камере проходят все автомобили.



«Волга-Сайбер» – неспетая песня завода.

В то же время руководители ГАЗа не оставляли попыток сохранить в Нижнем Новгороде производство легковых автомобилей. Только как? Спрос на седаны «Волга» (модели 31105 и 3102) от года к году падал: они устарели и морально, и физически. Последний автомобиль этой серии сошел с конвейера в конце 2008 года. Но чуть раньше, в 2006 году, «Группа ГАЗ» купила у концерна «Даймлер-Крайслер» сборочное предприятие «Стерлинг Хиллз», где выпускались среднеразмерные (по американской классификации) седаны «Крайслер-Себринг». Почему была выбрана именно эта модель, не слишком популярная на родине и уже снятая там с производства, – загадка. Изрядно завышенной, по мнению многих экспертов, выглядит и сумма сделки в 150 млн. долл. Как бы то ни было, с июля 2008 года на американском оборудовании в Нижнем Новгороде начали собирать седаны, которые в России получили шильдик с оленем и название «Волга-Сайбер». Для начала запланировали выпускать по 65 тыс. машин в год, но освоение модели затянулось (снова кризис виноват?), покупатели встретили ее равнодушно – как итог, сборка была свернута в конце 2010 года. За два года выпустили 8,7 тыс. «сайберов».

В 2008–2009 годах ГАЗ вновь соскользнул на грань банкротства: в условиях кризиса продажи коммерческих автомобилей упали на 60% (этот сегмент реагирует на колебания рынка активнее всего), накопились долги – свыше 20 млрд. руб. На помощь пришло государство, которое обеспечило кредиты своими гарантиями; удалось договориться о реструктуризации обязательств с банками-кредиторами... Окончательно ГАЗ преодолел кризис лишь в 2010 году.

Надо сказать, что за десять с небольшим лет, пока ГАЗом владеют металлурги, на заводе поменялось по крайней мере четыре команды управленцев – разумеется, каждый новый начальник предлагал собственную стратегию развития. В какой-то момент хозяевам надоели эксперименты, и летом 2009 года президентом «Группы ГАЗ» стал Бо Андерссон, до этого один из топ-менеджеров компании «Дженерал моторс». Тогда были обозначены главные направления развития Горьковского автозавода; во-первых, модернизация производства коммерческих грузовиков, во-вторых, поиски партнера по сборке легковых автомобилей.

СЕГОДНЯ И ЗАВТРА

В 2010 году ГАЗ произвел 70,3 тыс. грузовых автомобилей (+ 78% к 2009 году); предприятие закрывает почти 60% всего рынка LCV в стране. В феврале прошлого года в этом ряду появилась модель «Газель-Бизнес»; с июля начались продажи дизельной модификации. В будущем году, как рассказал директор дивизиона «Коммерческие автомобили» Вадим Сорокин, в Нижнем Новгороде соберут первую партию совершенно новых фургонов и грузовиков «Газель-Некст». Эти машины тоже будут рамными, но с независимой передней подвеской; как нам обещают, они не растеряют таких преимуществ нижегородских автомобилей, как невысокие цена и стоимость владения вкупе с удобством обслуживания и ремонта в любом уголке России. Кроме того, прямо на заводе наладили изготовление спецтехники на базе своих шасси – более 150 (!) вариантов.

Но предприятие намеревается вернуться и в легковой сегмент, только уже благодаря контрактной сборке машин иностранных брендов. Уже в конце этого года крупноузловым методом в том цехе, где делали «сайберы», соберут первый кроссовер «Шкода-Йети». В планах концерна «Фольксваген», который в 2011 году подписал инвестиционное соглашение с российским правительством, собирать в Нижнем Новгороде порядка 110 тыс. машин моделей «Шкода-Йети», «Шкода-Октавия» и «Фольксваген-Джетта» в год. По полному циклу! На соседней ветке конвейера по контракту с другим мировым производителем, «Дженерал моторс», с лета будущего года начнут выпускать «Шевроле-Авео» – 30 тыс. машин в год, и тоже по полному циклу. В 2015 году Горьковский автозавод планирует выпустить 140 тыс. легковых автомобилей трех брендов.

Кроме того, в процессе согласования находится еще один договор, с концерном «Даймлер», – об организации с 2012 года производства легких коммерческих автомобилей «Мерседес-Бенц Спринтер».

В общем, бывший гигант советской индустрии после 20 лет метаний вроде бы нашел свое место под рыночным солнцем и стал вполне прибыльным предприятием; работать на нем снова престижно. Только вот возродится ли когда-нибудь легендарная марка «Волга»? ЗР

НАША СПРАВКА

С 2005 года Горьковский автозавод входит в «Группу ГАЗ» – крупнейший автомобилестроительный холдинг страны. В его составе кроме самого ГАЗа четыре автобусных завода (ПАЗ, ГолАЗ, КАвЗ, ЛиАЗ), Канашский автоагрегатный завод, Саранский завод автосамосвалов, автозавод «Урал» в Миассе, ряд моторных предприятий и других производств по всей России. Группа занимает седьмое место в мире по выпуску легких коммерческих автомобилей.

КРАСНЫЙ НОС

Минский автозавод готовит в серию тягач-капотник МАЗ-6440РА. Прокатиться на новом МАЗе, испытания которого планируют завершить еще в этом году, удалось **Андрею Сидорову**.

В тесной Западной Европе автопоезд с тягачом капотной компоновки встретить почти невозможно – ограничение габаритной длины 16,5 м вынуждает использовать с ними совсем уж короткие полуприцепы. А это недополученная прибыль от перевозки и, как следствие, ослабление конкурентных позиций. Другое дело – страны с более лояльными к габаритам правилами. У нас, например, максимально разрешенная длина сцепки – 20 м, а значит, и капотники могут чувствовать себя в безопасности. К тому же у «носатых» есть определенные преимущества перед кабиной над двигателем. Очевидное – выше уровень безопасности водителя при аварии. Два метра рамы впереди и тяжелый двигатель служат в этом случае весьма эффективной броней. Пол кабины ровный и расположен почти на полметра ниже, чем у «головастиков». На первый взгляд, не велико достоинство, но обратите внимание, как забирается иной водитель в кабину, скажем, высоченного «Рено-Магнум»: карабкается по ступенькам, держась руками за поручни (обычно не очень-то чистые), а папку с документами на груз держит... в зубах. Будь у него рот свободным, мы услышали бы много теплых слов о том гаишнике, что его остановил, о дорогах и ценах на солярку.

А понадобится взглянуть на двигатель, кабину придется откидывать. Сам этот процесс на современных машинах механизирован, но вещи со спальника летят на пол, а напарника придется будить и выгонять на свежий воздух. Капотник же лишен этих неудобств.

60 ТОНН С ДОВЕСКОМ

МАЗ-6440РА планируют впрягать в полуприцеп МАЗ-975830 и задействовать на дальних расстояниях. Длина автопоезда в этом варианте 18,45 м – значит, в российские правила укладывается с запасом, поэтому под заказ возможна комплектация еще большим полуприцепом. К тому же допустимая масса автопоезда в 63 тонны к этому располагает.

Двигатель свой, Минского моторного завода, специально разработанный под эту машину: V-образная 18-литровая «восьмерка» мощностью 600 л.с., Евро-4. Коробка передач, один из немногих импортных узлов, – гидромеханический шестиступенчатый автомат «Аллисон-4500R». Подвеска спереди и сзади – пневматическая: и комфорт выше, и динамическая нагрузка на дорогу меньше. Есть круиз-контроль, тахограф, электроподъемник люка кабины, зеркала с электроуправлением и подогревом, автономный отопитель, климат-контроль и холодильник. Естественные для современного тягача антиблокировочная, противобуксовочная и система курсовой устойчивости, многофункциональный развлекательный комплекс с GPS-навигацией, DVD-проигрывателем и TV-тюнером. Спальных мест – два.

Удельный вес отечественных (белорусских) комплектующих в машине – 73%, и в перспективе он будет только расти. Хорошо это или плохо для потребителя – вопрос спорный. Если обеспечат качество, то замечательно. А если нет? Никакие уговоры поддержать отечественного производителя здесь не помогут. Грузовик – средство производства, и будь он хоть баснословно дешевым, владельцу, стоя в ремонте, принесет лишь убытки.





ТРЯХНЕМ НОВИЗНОЙ

Заправка в тот день на автозаводе не работала, солярку в бак носили ведрами. Видимо, издалека – за два часа залили, судя по указателю на щитке приборов, ведра четыре. За точность не ручаюсь – на территорию не пустили. Но ближе к обеду из главных ворот, наконец, выехал объект моего интереса. Маршрут – на полигон и обратно, всего километров десять. Немного, но должно хватить, чтобы получить представление хотя бы о том, как машина едет. Под капот заглянуть

Рабочее место водителя окружено панелью приборов. Рулевая колонка регулируется.

Два спальных места в перспективе планируют разместить в «однокомнатной» пристройке к кабине.





не удалось – гидроподъемник уже сломался, а вручную не поднять. Недобрый знак для новой машины. Хорошо, что на выставке «Комтранс-2011» он еще работал: фото двигателя в этом материале именно оттуда. Но всякое бывает – образец опытный, пока единственный, и на нем как раз отрабатывается конструкция.

За рулем водитель-испытатель, в правом кресле инженер из команды разработчиков, а я пристроился посередине, на диванчик спального места. Пока под колесами асфальт городских улиц, ехать можно и там – просторно, хотя чувствительно потряхивает. Поначалу списал это на то, что автомобиль порожний и без прицепа, но стоило съехать на грунтовку, понял: лучше ехать стоя! Кабина прикручена к раме через резиновые подушки, спасающие разве что от высокочастотных вибраций. В серию, говорят, планируется пневмоподвеска.

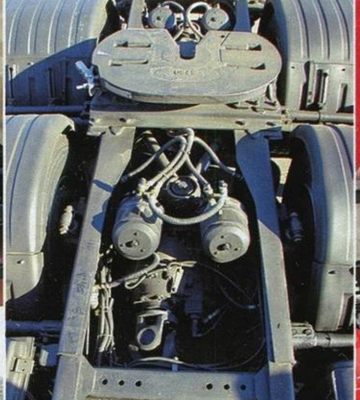
НАЛЕГКЕ

А вот и полигон – заасфальтированная площадка и примерно двухкилометровая прямая, где можно, наконец, прокатиться за рулем. Эргономика нового МАЗа вполне на уровне, на рабочем месте водителя ничуть не хуже, чем у более именитых «иностранцев». Разве что качество отделки, как принято говорить, бюджетное – саморезики в панели, простенькая обивка спальника, дешевый пластик... Если это найдет отражение в цене машины, которая пока не определена, то вполне нормально. Рычага АКП нет, вместо него три кнопки на панели: *D* – вперед, *R* – назад, *N* – «нейтраль», вот и весь алгоритм. Шестисотсильный двигатель обеспечивает тягачу-одиночке поистине спортивную динамику. Без ограничителя 125 км/ч набираются примерно секунд за пятнадцать. Машина идет очень легко и ровно, а тормоза легче, чем на многих легковушках. С непривычки первые несколько торможений получаются излишне резкими, но осваиваюсь довольно

АКП – это не только удобство работы водителя, но и значительное увеличение ресурса двигателя и ведущих мостов.



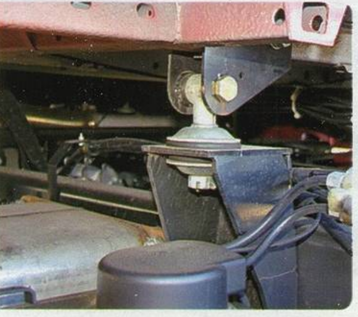
Три четверти комплектующих – белорусского производства, и их доля будет только увеличиваться.



600 л.с. для 18-литрового дизеля – далеко не предел.







Высотой седла можно управлять при помощи пневмоподвески тягача.

Жесткие опоры кабины, говорят, временное решение. В серию планируют пневмоподвеску.

быстро. Только кататься на «голове» без полуприцепа – не велика премудрость: этой машине нужна настоящая работа. Но до нее путь неблизкий, впереди испытания, доводка, омологация. Посмотрим, не растеряет ли заложенный конструкторами потенциал по дороге на конвейер. ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МАЗ-6440РА

Габаритная длина, мм	8080
Снаряженная масса, кг	11 150
Полная масса автопоезда, кг	63 000
Максимальная скорость, км/ч	134 (89*)
Распределение технически допустимой общей массы на переднюю ось/заднюю тележку, кг	7000/23 000
Топливо/запас топлива, л	ДТ/2×500

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, ММЗ Д-283.4Е4-22, Евро-4, с наддувом, V8, 18 л, 441 кВт/600 л.с., 2500 Н·м.

ТРАНСМИССИЯ: А6 (Allison 4500R).

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – пневматические; тормоза – барабанные; шины – 315/70R22,5.

*С ограничителем.

КИТАЙСКАЯ УЛИЦА

На ульяновском заводе компании начали серийное производство автобусов «BAW-Стрит». С ними познакомился **Константин Закурдаев**.

Первые образцы «BAW-2245 Стрит» ульяновский завод изготовил еще в 2010 году. И вот теперь автобус пошел в серию. По габаритам машина сопоставима с хорошо известными «пазиками». Правда, в сравнении с ними «Стрит» уже и поэтому менее вместителен: справа сиденья стоят в один ряд. Зато есть выигрыш в маневренности. Китайский автобус вполне подходит на роль маршрутного такси. Причем, в отличие от пассажирских аналогов западноевропейских марок, которых на улицах уже немало, берет на борт минимум на десять человек больше. Производители видят свое детище не только маршруткой, но и служебным транспортом, рейсовым автобусом на малозагруженных линиях. Ведь высота салона превышает 1,9 м, а значит, пассажиры могут ехать и стоя.

В 2011-м, учтя первые результаты эксплуатации образцов, «Стрит» модернизировали. Внедрили электронную комбинацию приборов, пружинные энергоаккумуляторы стояночной тормозной системы с пневматическим управлением и приводом на задние колеса, вязкостную муфту включения вентилятора двигателя. Мотор получил также закрытую систему вентиляции картера (китайская машина обходилась без нее), датчик засоренности воздушного фильтра; появились дополнительные брызговики. Кроме того, разработчики увеличили сечение и повысили герметичность элетропроводки, сделали больше люк



Сидят в салоне по трое в ряд.

моторного отсека, упростив доступ к силовому агрегату. В общем, китайский «Стрит» для жизни на наших улицах изрядно перетряхнули.

«Стриты» изготавливают в Ульяновске на заводе, где уже идет выпуск других моделей марки BAW – среднетоннажных грузовиков «Феникс» и малотоннажников «Тоник». Для автобусов построили отдельный двухэтажный корпус общей площадью более 5000 м². На верхнем этаже сваривают, обшивают, герметизируют и окрашивают кузова. Затем их монтируют на шасси грузовика «Феникс». Полусобранные автобусы опускают на первый этаж, где ставят стекла, оборудуют кабину водителя, прокладывают электропроводку, а также монтируют сдвижные двери, сиденья, внутреннюю обшивку, шумоизоляцию боковин и крыши, покрытие пола, поручни и систему отопления. На последнем этапе машины получают переднюю облицовку, фары и боковые зеркала.

Производственные мощности предприятия позволяют ежемесячно выпускать до 50 автобусов. Их уже сделали более сотни: тридцать восемь бегают по Ульяновску, остальные отправились в Благовещенск и Пермь. А на подходе, обещают, 9-метровая пригородная версия. Интересно, не продолжит ли ее название ассоциативный ряд, начатый «Стритом»? Например, «Роуд». А может, «Хайвей»? ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

BAW 2245 STREET

Размеры: длина×ширина×высота, мм	7612×2200×2870
Колесная база, мм	3860
Масса снаряженная/полная, кг	4995/7490
Число мест сидячих/общее	21/38
Топливо/запас топлива, л	ДТ/130

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 3,2 л, 88 кВт/120 л.с. при 3200 об/мин, 320 Н·м при 1900–2100 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: заднеприводная; М5.

ШИНЫ: 215/75R16.



Еще один BAW выходит из ворот ульяновского завода.

ПОСЛЕДНЕЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Современный грузовик оснащен системами безопасности, что называется, на все случаи жизни. С возможностями такой на «Актросе» от «Мерседес-Бенца» знакомился Андрей Сидоров.

Одним из главных достоинств своих грузовиков «Даймлер» традиционно называет безопасность. В этот раз компания продемонстрировала, как работает Active Brake Assist второго поколения, которым оснащают магистральные тягачи «Мерседес-Бенц Актрос». Если предыдущие «помощники» распознавали в качестве возможной угрозы только движущийся впереди транспорт, то «активный помощник-2» реагирует и на неподвижные препятствия.

Демонстрация, как водится, прошла на автодроме ФСО с его непременным каскадом фонтанчиков и проездом по динамической плите, провоцирующей занос задней оси машины (ЗР, 2011, № 10). Пусть это упражнение к самой новинке прямого отношения не имело – система стабилизации (ESP) и антиблокировочная (ABS), их эффективность на скользком покрытии давно известны, но, говорят, ружье, висящее на стене в первом акте, в последнем должно выстрелить. Если есть фонтаны, их надо задействовать!

Замысел создателей второго поколения системы безопасности в том, чтобы постараться избежать аварии, даже если водитель уснул за рулем так крепко, что разбудить его никакими сигналами не удается.

Радиолокатор прощупывает зону на расстоянии до 200 метров впереди автомобиля и, увидев в ней что-либо потенциально опасное, например движущийся или стоящий автомобиль, сообщит о препятствии, разнице скоростей с ним и расстоянии до «цели».

Если водитель почивает крепко и на тактичное предупреждение системы не реагирует, срабатывают будильники второй очереди – раздается звуковой сигнал, на панели загорается красный треугольник. Когда и это не помогает, а времени на уговоры уже не остается, система, наконец, употребляет власть – сама начинает торможение. Сначала с 30-процентной эффективностью, а потом – до юза, точнее, до срабатывания антиблокировочной системы. Таким образом, смысл ее работы в том, чтобы сначала предупредить водителя, дать ему шанс исправиться – и одновременно выиграть время для решительных действий.

Работоспособность и эффективность электронного помощника и была показана при большом скоплении журналистов на полигоне. По утверждению представителей компании, система вдобавок отслеживает положение автомобиля на дороге и при попытке пересечь линию разметки без включения поворотника подает предупреждающий сигнал водителю. Кроме того, может поддерживать заданную дистанцию до впереди идущей машины – и вовремя сбросит газ и притормозит, если она опасно сократится. Впрочем, активировать эту функцию мне так и не удалось. Не смог, похоже, сделать это и инструктор, сидевший справа. По крайней мере, на скорости 60 км/ч я без труда не раз приближался к впереди идущей машине на расстояние до 2 метров. Куда уж ближе! Справедливости ради отмечу, что пару раз цвет дисплейчика системы на щитке тревожно менялся на красный. Но никакого торможения не происходило!

Показательных упражнений, было, собственно, два. Первое – «Актрос» догоняет медленно едущую по дороге легковушку. Со стороны это выглядит довольно обыденно: приблизился, притормозил, подудел клаксоном, поморгал фарами и объехал. Вот, собственно, и всё. При этом, как говорят представители компании, система сама оценивает ширину препятствия и, если его можно объехать по свободной соседней полосе, лишь притормаживает, давая водителю секунду на раздумья.

Второе – чуть более зрелищное. По легенде автопоезд со скоростью 70 км/ч приближается к стоящему на дороге автомобилю. Дальнобойщик «спит» и в ус не дует. Метров за шестьдесят до препятствия «Актрос» слегка притормаживает, видимо давая водителю время опомниться, и через секунду сам тормозит до дыма из-под колес. При этом так же отчаянно сигналит и моргает фарами. Что здесь от лукавого (водителя), а что сделала умная электроника, точно сказать не берусь – журналистов в «Актрос» не брали. Тем не менее несколько повторений «смертельного» номера прошли гладко – всякий раз автопоезд останавливался за пять-шесть метров до аварии. Я смог бы сделать это ничуть не хуже – конечно, если бы не спал за рулем. ЗР



Возможности ESP и ABS на «гололеде» очень невелики, поэтому лучшие системы безопасности здесь – голова и опыт водителя.

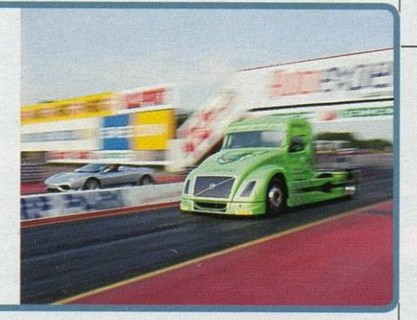
ПЛЮС ШЕСТЬ ЛОШАДИНЫХ СИЛ

Мюнхенская компания «Гайгер» представила разработанный в Оклахоме специалистами фирмы 4-Star прицеп для перевозки лошадей, коих там может поместиться шесть! Впрочем, по заказу прицеп станет не конюшней, а передвижной элитной жилплощадью для людей. Длина прицепа впечатляет: 13,4 м. В качестве тягача рекомендуют «Додж-Рэм 1500». Интересно, что все седельное устройство смонтировано на прицепе, а небольшая ответная часть может быть полностью утоплена в пол пикапа, так что размер его грузовой площадки при езде «соло» не уменьшается. Полная масса такого автопоезда достигает 7,49 т, причем по европейским стандартам водителю достаточно иметь открытую категорию BE. Стоит весь состав около 78 000 евро.



ОБОГНАТЬ «ФЕРРАРИ»

Рекордный гибридный тягач «Вольво-Мин Грин» не остановился на формальном подтверждении своих возможностей и наглядно показал публике, на что способен. В ходе совместного с «Феррари» заезда грузовик хоть и замешкался на старте, но потом сумел-таки достать спорткар и обошел его в конце дистанции.



С НЕМЕЦКИМ СЕРДЦЕМ

ЛиАЗ заключил с концерном МАН контракт на поставку 2188 дизельных и газовых двигателей для городских автобусов, которые пополнят парки двух российских столиц – Москвы и Санкт-Петербурга. Это уже не первый опыт успешной имплантации немецкого «сердца» в российские автобусы. Один из них – ЛиАЗ-6213 – представляют на нашем снимке Николай Одинцов, глава автобусного подразделения «Группы ГАЗ», и Хайнц Брунмайер, руководитель отдела продаж моторов МАН.

ТРОЛЛЕЙБУС, НАЗВАННЫЙ ТРАМВАЕМ



В Цюрихе на линии вышла дюжина трехвагонных то ли автобусов, то ли троллейбусов Ligh Tram. Длина состава достигает 24 м, но не это главное в машинах фирмы «Фоссло Кипе». Часть маршрута (отрезками по 1,5 км) они способны преодолевать в автономном режиме, используя накопленную в тяговых литиево-ионных батареях энергию. А подзарядка происходит на участках с контактной подвеской, где автопоезд поднимает токоприемники, расположенные на крыше третьего вагона. Само собой, разработчики не пренебрегли рекуперацией: при торможении энергия также запасается в батарее.

ДЛЯ ГОРЫ МУСОРА

В Англии, вероятно, накапливаются такие горы мусора, что для их вывоза потребовались тягачи «Вольво» необычной компоновки: со строенным задним мостом – трайдемом. А если серьезно, то разработчики добились лучшей развесовки, попутно уменьшив массу по сравнению с равномерно распределенными четырьмя осями. При этом ведущими служат две задние оси с двускатными колесами, а «средняя» ось – подруливающая. Что до мусора, то его умещается аж 27 кубометров, быстро увезти которые помогает 13-литровый дизель мощностью 420 л.с.



ИДЕАЛЬНЫЙ ПРОГНОЗ

Гидрометцентр обещает много снега, а «Рено» – новые машины.



Синоптики предрекают нам суровую и снежную зиму, а январь и февраль – холоднее нормы! Кому-то это, наверное, не по вкусу, а вот для ледовых гонок такой прогноз идеален. Совершенно неинтересно (и хлопотно!) было четыре года назад завозить снег на Центральный московский ипподром. В гонке по треку, наполовину затопленному водой, конечно, тоже что-то есть, но только с точки зрения зрителей. Пилотам такая сырость не нравится. Трасса становится слишком скользкой и потому – медленной. Риск аварий при этом возрастает.

Но мы ведь ежегодно проводим традиционную Гонку звезд ради другой цели – выявить сильнейшего в равных условиях. Этому призван помочь обновленный регламент соревнований. Подробнее о нем – в следующем номере. Сейчас скажем лишь, что стартов станет больше, а заезды будут короче и все они пройдут на шинах с шипами. По-прежнему в силе решающий аргумент в пользу равенства условий – финал для шестерки лучших на одинаковых автомобилях. Марка машин для финала остается прежней – «Рено». А вот модель поменяется, и это одна из интриг, запланированных на 23 февраля 2012 года.

А пока – сведения несекретного характера. Продолжаем представлять пилотов, которым отправлены персональные приглашения на старт, и их достижения в прошедшем году.

Факт публикации фотографий пилотов является официальным вызовом на соревнования.



Сергей Афанасьев (Москва, год рождения – 1988-й).
Один из самых успешных пилотов, выступающих за рубежом. Третий год подряд становится призером различных серий: сначала в «Формуле-Мастер», затем в «FIA Формула-2», в минувшем сезоне завоевал бронзу в чемпионате AutoGP.



Алексей Басов (Мытищи, 1977).
Многократный чемпион страны по кольцевым гонкам. В этом году почти не выступал в России: в составе российско-украинского экипажа покорял итальянский чемпионат «Гран Туризмо», где поднимался на подиум и одержал победу на одном этапе.



Виталий Дудин (Тольятти, 1966).
Чемпион страны по кроссу и трековым гонкам, победитель Кубка России по кольцевым гонкам. Вернувшись за руль боевой машины после длительного перерыва, со второй попытки выиграл титул чемпиона России по ралли-кроссу.









Александр Фролов (Оренбург, 1990). Стремительно ворвался в элиту российского автоспорта, выиграв кольцевой чемпионат страны в зачете «Туринг». Попутно выступал в итальянском Кубке «СЕАТа-Леон» – итоговое одиннадцатое место, признан лучшим из молодых пилотов.



Даниил Квят (Уфа, 1994). Юный пилот с феноменальным потенциалом. Участник программы поддержки молодых гонщиков «Ред Булл». Дебютный сезон в Еврокубке «Формулы-Рено 2,0» завершил бронзовым призером, одержав две победы на этапах.



Джаудат Миннахметов (Казань, 1955). Многократный призер и победитель чемпионатов России по кроссу. Президент Федерации национальной спортивной борьбы татарча корэш. Один из инициаторов строительства автодрома «Казань-Ринг» («Каньон»), открывшегося в этом году.



Михаил Алешин (Москва, 1987). Победитель серии «Формула-Рено 3,5» 2010 года. Минувший сезон провел в поисках работы. Стартовал в различных турнирах, но лишь эпизодически (в чемпионате GP2, например, провел только три этапа) и потому не добился значимых результатов.



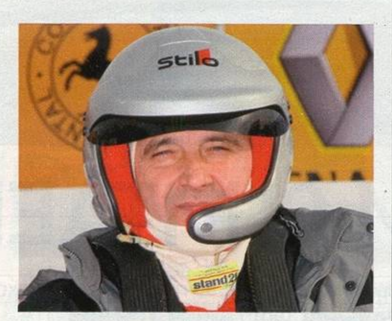
Александр Львов (Санкт-Петербург, 1972). Многократный чемпион России по кольцевым гонкам, победитель и призер состязаний по ледовым гонкам. Ныне выступает в грузовом кольцевом чемпионате Европы, одержал две победы в заездах, итоговое девятое место.



Аркадий Жарков (Москва, 1969). Один из самых быстрых ледовых гонщиков страны. Последние годы выступает только в трековых гонках, победитель и призер этапов чемпионата России. Большой поклонник марки «Феррари».



Алексей Голубев (Санкт-Петербург, 1976). Многократный чемпион страны по трофи-рейдам. Дебютировал в Гонке звезд «За рулем»-2011. В родной дисциплине выиграл лишь один этап чемпионата страны. Но время зря не терял – построил гоночный аппарат, превосходящий на голову участвующие в чемпионате. В 2012-м планирует на нем вновь стать победителем.



Вячеслав Малеев (Самара, 1961). Провел лучший сезон в своей карьере, полностью связанной с автомобилями марки «Лада». Победитель чемпионата страны по трековым гонкам, серебряный призер Кубка «Лады-Гранта». Воспитал в гоночных традициях сына Михаила – призера серии RTCC.



Дмитрий Тагиров (Екатеринбург, 1975). За семь лет прошел путь от новичка клубного ралли до чемпиона страны в абсолютном зачете. Серьезность намерений подтверждает стартами в чемпионате мира (PC WRC): призер аргентинского этапа, по сумме очков входит в десятку сильнейших.



ПО ОСЕНИ СЧИТАЕМ

В «туринговом» чемпионате страны выступило более 50 пилотов – неплохо. Но это вдвое меньше, чем в лучшие времена, сетует **Максим Вольнов**. Фото **Юрия Тюрина**.

Концовка турнира выдалась несколько сумбурной: из календаря неожиданно выпал этап в Липецке. Поэтому на две недели сместили гонку в Петербурге, а ее, в свою очередь, заменил уже второй в этом году визит RTCC на «Смоленское кольцо». Честь и хвала пилотам, выдержавшим такой график, – почти никто заключительную стадию состязаний не пропустил, даже те, кто уже не претендовал на медали.

Пилотов и машин по ходу сезона не особенно прибавилось, лишь на отдельных этапах появлялось подкрепление (самое большое – в Казани). Но в целом RTCC свою задачу успешно выполняет: не дает зачахнуть российским кольцевым гонкам. Причем в серии даже мало-помалу растет талантливая молодежь! Интрига в классе «Туринг», например, весь год держалась на противостоянии опытнейшего ветерана (и действующего чемпиона) Михаила Ухова и недавнего новичка Александра Фролова. К заключительному этапу они подошли с почти равным багажом очков, и чемпион определился лишь в последнем заезде, притом самый



Очередной кубок Виктора Козанкова и еще один выигранный сезон в «Суперпродакшн» – потрясающая стабильность.

СЕРИЯ RTCC, ЧЕМПИОНАТ и КУБОК РОССИИ ПО КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ, итоги

«Туринг»	
1. А. Фролов (Оренбург, «СЕАТ-Леон»)	1097
2. М. Ухов (Москва, БМВ-320)	1010
3. С. Рябов (Самара, БМВ-320)	893
«Туринг-Лайт»	
1. А. Сотников (Курск, «Форд-Фиеста»)	1334
2. Б. Шульмейстер (Москва, «Форд-Фиеста»)	1021
3. М. Митяев (Тольятти, «Лада-Калина»)	941
«Суперпродакшн»	
1. В. Козанков (Москва, «Хонда-Сивик Тип R»)	663,6
2. В. Черевань (Орел, «Хонда-Сивик Тип R»)	470,2
3. А. Артюшин (Москва, «Хонда-Сивик Тип R»)	414
«Национальный»	
1. В. Мещеряков (Тольятти, «Лада-Калина»)	607
2. В. Мезенцев (Тольятти, «Лада-Калина»)	533
3. М. Малеев (Самара, «Лада-Калина»)	358

молодой за всю историю RTCC – Фролову всего 21 год.

Еще один неожиданный победитель – в классе «Национальный». На счету 19-летнего Вадима Мещерякова уже было несколько призовых мест в кольцевых сериях, но вот итоговая победа – первая. На пути к ней тольяттинец одолел куда более именитого земляка Василия Мезенцева. В призеры серии попали также молодой Михаил Митяев и совсем юный Михаил Малеев.

Старожилы кольца, впрочем, тоже собрали немало трофеев. Александр Сотников досрочно завоевал золото в «Туринге-Лайт». А Виктор Козанков по сумме очков в очередной раз отстоял звание сильнейшего в «Суперпродакшн».

В целом RTCC оставила более яркое впечатление, чем год назад, – конечно, во многом благодаря появлению новых автодромов. Дождевая городская гонка на стадионе «Лужники» праздником не получилась и вызвала скорее разочарование: словно вернулись на два года назад в кризисную беспросветность.

Заглянуть в ближайшее будущее трудно. RTCC в новом обличье, близком к европейским образцам, должна привлечь новых пилотов (или вернуть ушедших прежних) и спонсоров. А если машин на старте станет больше, вырастет зрительская аудитория. В теории так, а на практике – посмотрим. Но во всяком случае уже сейчас кольцевой чемпионат страны напомнил старые добрые времена, когда гонки проходили на стационарных трассах в разных городах страны. Тогда она еще называлась СССР. **ЗР**

«Калины» предсказуемо уступили в сражении с «фиестами» команды «Лукойл Рейсинг Тим», выигравшей все семь этапов.



«Гранта» впервые попробовала силы в споре с машинами «Туринга». Наверняка с прицелом на будущий сезон!

ФИГУРНОЕ КАТАНИЕ

Езда в заносе, или дрифт по-современному, уже не просто молодежное развлечение. Статус дисциплины автоспорта рождает серьезный подход: гоночные лицензии, шлемы, несгораемые комбинезоны... Составить общее представление о соревнованиях поможет фоторепортаж с комментариями пилота команды Kama Euro Family и участницы Российской дрифт-серии-2011 **Янины Алексеевой**. Фото **Андрея Михальчука** и **Михаила Казакевича**.

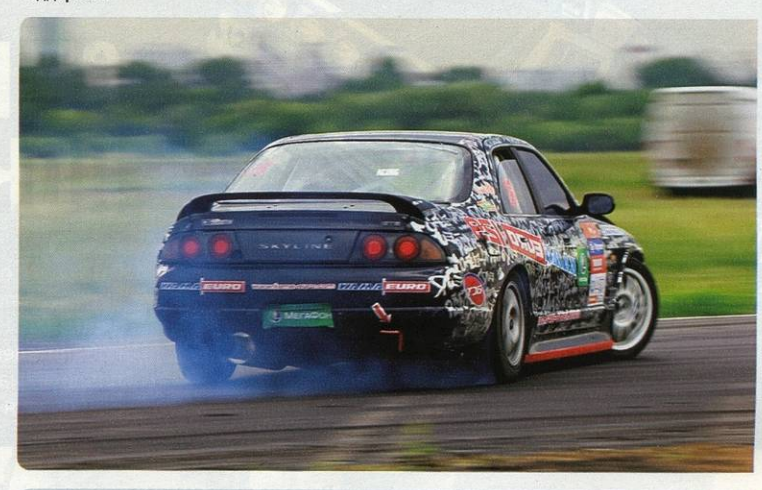


Белое купе «Ниссан-Скайлайн GTS-t ECR33» в этом году на этапах не стартовало. Автомобиль коренным образом переделан и будет бороться за победу в сезоне-2012.

Дрифт – дисциплина автоспорта, где на результат влияют субъективные факторы. В России, Финляндии и Прибалтике искусство скольжения судьи оценивают по-разному.

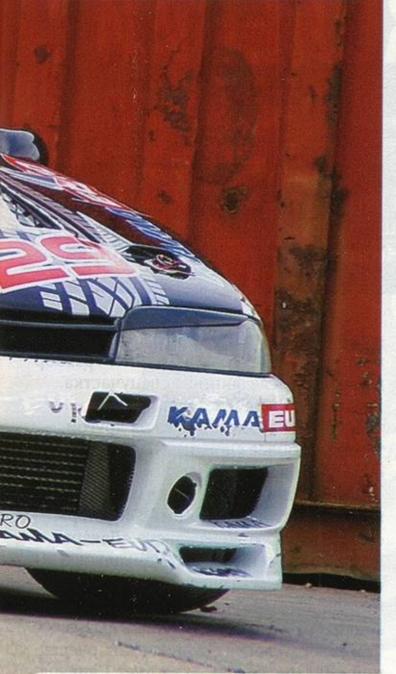
Наша команда использует 16-дюймовые покрышки «Кама-Евро». За уик-энд автомобиль только на задних колесах изнашивает от четырех до десяти пар. Пусть не покажется удивительным, качество нижнекамских шин отличное: в скольжении машина ведет себя отменно. На них мы боремся за победу на равных с другими командами.

Российская дрифт-серия – пятиэтапное состязание под эгидой Российской автомобильной федерации. Серьезный спорт, серьезные расходы. Помимо самого автомобиля потребуется минимум полмиллиона рублей на топливо, покрышки, стартовые взносы, переезды с этапа на этап. Тому, кто хочет бороться за место на пьедестале, уже не обойтись без спонсорской поддержки.



РОССИЙСКАЯ ДРИФТ-СЕРИЯ-2011, итоги

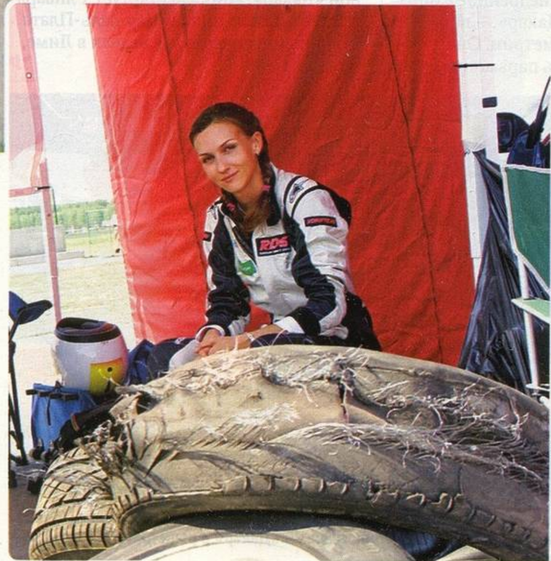
1. Ф. Читипаховян (Санкт-Петербург, «Тойота-Супра»)	837 баллов
2. Н. Шиков (Москва, «Тойота-Альтецца»)	639
3. В. Гукасян (Москва, «Ниссан-Сильвия»)	570

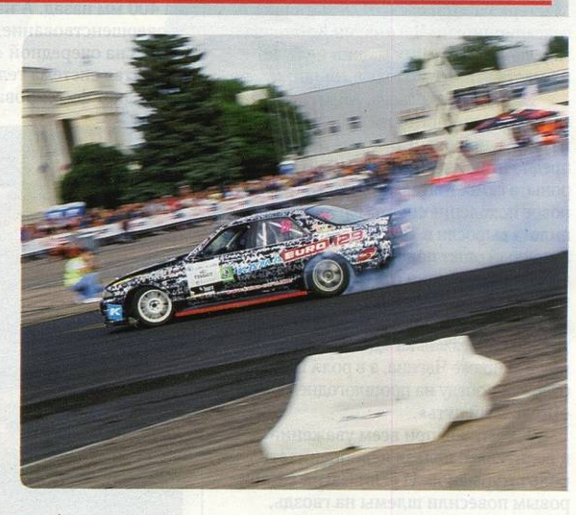


ШЛИФОВАЛЬНЫЙ КРУГ

Дрифт – достаточно молодой вид автоспорта. Зародился в Японии, а потом получил признание в Америке и Европе. Единого чемпионата мира не проводят. Одна из причин – разная трактовка самого понятия «скольжение». Японцы допускают снос всех четырех колес, а американцы считают, что истинный дрифт – это классический занос, то есть скольжение задней оси.

Российские дрифтеры могут стартовать в традиционных зарубежных гонках, в серии EEDC (чемпионат восточной Европы, основанный в 2010 году) и в RDS – Российской дрифт-серии. В 2011 году эти традиционные соревнования прошли под эгидой Российской автомобильной федерации на трассах Краснодара, Нижнего Новгорода, Москвы и Санкт-Петербурга. Всего пять этапов, зачет по четырем лучшим. В серии приняли участие 44 пилота, из которых больше половины стартовали регулярно, то есть на нескольких этапах.





В минувшем сезоне основной боевой единицей команды Kama Euro Family был «Ниссан-Скайлайн GTS-t HR33» мощностью 250 л.с. По меркам отечественной дрифт-серии, конкурентоспособный, но далеко не самый мощный автомобиль.

СМЕНА ПОКОЛЕНИЙ

Готовясь к очередному марафону, команда «КамАЗ-Мастер» серьезно изменила состав экипажей. Кто занял места многократных победителей легендарной гонки и как это повлияет на шансы россиян в борьбе за победу, разбирался **Кирилл Качнов**. Фото автора.

Когда автомобиль команды «КамАЗ-Мастер» впервые выиграл легендарный «Дакар», пилотом победившей машины был Виктор Московских – случилось это в 1996 году. С тех пор российский коллектив добыл на «Дакаре» еще девять побед, и каждый раз за рулем автомобиля, пришедшего к финишу первым, сидел либо Владимир Чагин (семь раз), либо Фирдаус Кабиров (дважды). Гонка 2011-го не стала исключением: их экипажи заняли в итоговом протоколе первые две строчки. На этом фоне «КамАЗ-Мастер» на «Дакаре-2012» выглядит сенсационно: ни Чагина, ни Кабирова за рулем российских машин не будет – их места займут молодые гонщики.

Эдуарда Николаева, Айрата Мардеева и Андрея Каргинова, конечно, нельзя называть новичками. «КамАЗ-Мастер» предпочитает не приглашать звезд со стороны, а самостоятельно воспитывать новое поколение спортсменов. Все три пилота выросли в Татарстане, первый гоночный опыт получили в картинге, а в команде не один год отработали механиками, прежде чем взяться за руль боевых машин. К примеру, Эдуард Николаев трижды приезжал на «Дакар» как механик в экипаже Чагина, а в роли пилота одержал победу на прошлогоднем ралли «Шелковый путь».

К тому же, при всем уважении к водителям, нельзя недооценивать роль штурманов. И если Чагин с Кабировым повесили шлемы на гвоздь, то ассистировавшие им по ходу всех победных гонок штурманы – Сергей Савостин и Айдар Беляев – вовсю готовятся к очередному «Дакару».

Всего на старт легендарной гонки в этом году выйдет пять КамАЗов – четыре из команды «КамАЗ-Мастер» и машина казахстанского коллектива «Астана». Из четырех заводских грузовиков два – новые, построенные в этом году, а еще два – автомобили 2008 года выпуска, прошедшие курс «восстановительных процедур», включая замену рамы и ряда важных агрегатов. Технически все четыре машины почти идентичны, самое яркое отличие новых грузовиков – кабина у них для лучшей развесовки смещена на 400 мм назад. А наиболее заметное усовершенствование, внедренное с прицелом на очередной «Дакар», – продвинутая система телеметрии. Она позволяет фиксировать параметры работы принципиально важных систем и проводить более тщательный «разбор полетов» после финиша спецучастка. Раньше такую систему ставили то на один автомобиль, то на другой, – теперь ее более сложным вариантом оснастили все КамАЗы.

Очевидно, изменения в составе команды не лишают «КамАЗ-Мастер» статуса фаворита очередного «Дакара». И все же провести столь радикальную смену поколений, доверить выступление на главном марафоне сезона молодым гонщикам – это определенный вызов. Тем увлекательнее обещает стать очередной «Дакар», который стартует 1 января в аргентинском городе Мар-дель-Плата и финиширует через две недели в Лиме, столице Перу. ЗР



У молодых гонщиков команды «КамАЗ-Мастер» (слева направо) Эдуарда Николаева, Айрата Мардеева и Андрея Каргинова на троих один-единственный «Дакар» в роли пилота: в прошлом году Николаев занял третье место.

ПОСЛЕДНЯЯ АТАКА



Небывалая концовка в 1600-кубовом Дивизионе 1А чемпионата России по ралли-кроссу: перед заключительным этапом в Воронеже на титул претендовали сразу пять пилотов! Все пробились в финал, а судьба медалей решилась в момент атаки казанца Эдуарда Куприянова на тольяттинца Дмитрия Брагина. Атака завершилась столкновением, и главные претенденты на золото в итоге финишировали пятым и шестым. Гонку выиграл Тимур Шигабутдинов, а титул забрал Виталий Дудин, на чьем счету вообще нет побед, зато пять подиумов в шести этапах.

Дудин завоевал еще и бронзовую медаль в старшем Дивизионе 1, выступая на обычной «Калине 1,6». Во многом благодаря тому, что на всех этапах был сильный недобор полноприводных машин и свободные места в финалах заполняли пилоты из 1600-кубового класса. Сергей Квашнин на 400-сильном «Рено-Клио» выиграл здесь с явным преимуществом.

ДВАДЦАТЬ ЛИДЕРОВ

В Москве прошла гонка «100 кругов Тушино»: десять экипажей, чьи пилоты сменяли друг друга, преодолели сотню кругов по трассе «МегаФон Тушино Ринг» на автомобилях «Митджет». Главным фактором успеха была правильная стратегия, поэтому каждой команде организаторы дали в помощь тренера, который определял момент смены пилотов и дозаправок.

Регламент получился довольно запутанным. Гонку поделили на 20 отрезков по пять кругов, причем каждому пилоту достался один отрезок, который он проводил лидером и задавал темп всем остальным. При каждой дозаправке заливали ограниченное количество топлива, что заставляло участников следить за его расходом. Таким образом, для высокого результата требовалась не скорость как таковая, а умение ехать стабильно, избегая вылетов и нарушения правил. Лучше всех с задачей справился экипаж Никиты Злобина и Витаса Черняускаса под руководством Сергея Злобина, за плечами которого опыт работы тест-пилотом команды «Минарди» Формулы-1.

Идея организатора «100 кругов Тушино» и основателя серии «МегаФон Митджет» Рубена Шумеева регулярно проводить подобные соревнования нашла поддержку, – скорее всего, гонки подобного формата мы увидим еще не раз.

ОНИ НЕ УМИРАЮТ

Кубок России по кроссу в зачете Т1-2500 (проще говоря, УАЗ-31512 и его модификации) завершился на трассе «Арское», близ Ульяновска. Все самые важные из разыгрываемых призов ушли в одни руки. Москвич Петр Дрофичев выиграл сначала этап Кубка и утвердился на первом месте по сумме этапов. А затем – заезды в «Большом призе ОАО «УАЗ» за право обладания товарным вседорожником УАЗ-469.

Призерами Кубка стали ульяновцы Вадим Новиков и Олег Коротков.

Давние прогнозы пессимистов о том, что кросс на автомобилях УАЗ постепенно умирает и вот-вот сойдет на нет, вновь не подтвердились. Участниками Кубка России стали 42 пилота – показатель солиднее, чем во многих классах, считающихся более престижными.



РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

11-й этап, Ралли Франции

1. С. Ожье (Франция, «Ситроен-DS3»)	3:06.20
2. Д. Сордо (Испания, «Мини»)	0.06
3. М. Хирвонен (Финляндия, «Форд-Фиеста»)	3.26
4. Я.-М. Латвала (Финляндия, «Форд-Фиеста»)	3.30
5. Д. Кюйперс (Голландия, «Форд-Фиеста»)	6.42
6. Х. Сольберг (Норвегия, «Форд-Фиеста»)	7.08

12-й этап, Ралли Испании

1. С. Лоэб (Франция, «Ситроен-DS3»)	4:05.39
2. М. Хирвонен	2.06
3. Я.-М. Латвала	2.32
4. Д. Сордо	3.24
5. К. Мик (Великобритания, «Мини»)	5.15
6. М. Остберг (Норвегия, «Форд-Фиеста»)	5.54
7. Е. Новиков (Россия, «Ситроен-DS3»)	9.31

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ, итоги

Абсолютный зачет

1. Д. Тагиров (Екатеринбург, «Мицубиси-Лансер»)	108
2. Г. Брославский (Москва, «Мицубиси-Лансер»)	84
3. А. Трухин (Екатеринбург, «Мицубиси-Лансер»)	81
4. С. Травников (Приозерск, «Мицубиси-Лансер»)	49,5
5. В. Макаров (Екатеринбург, «Мицубиси-Лансер»)	47
6. Г. Трегубов (Пермь, «Субару-Импреза»)	36

Зачет R1

1. В. Лавров (Зверево, «Лада-Калина»)	75
2. Г. Форманюк (Новороссийск, «Лада-Калина»)	72,5
3. А. Евсеев (Екатеринбург, «Лада-Самара»)	52

Зачет R2

1. И. Воробьев (Ярославль, «Форд-Фиеста»)	70
2. В. Иванов (Краснодар, «Рено-Клио»)	55
3. С. Нарышкин (Москва, «Ситроен-С2»)	42,5

КУБОК РОССИИ ПО РАЛЛИ, итоги

Абсолютный зачет

1. Г. Брославский (Москва, «Мицубиси-Лансер»)	88
2. С. Травников (Приозерск, «Мицубиси-Лансер»)	84
3. И. Буланцев (Москва, «Мицубиси-Лансер»)	80
4. Г. Трегубов (Пермь, «Субару-Импреза»)	70
5. А. Горелов (Москва, «Мицубиси-Лансер»)	64
6. Н. Филиппов (Санкт-Петербург, «Субару-Импреза»)	54

Зачет 1600Н

1. А. Петров (Ярославль, «Лада-Самара»)	87
2. М. Скрипников (Москва, «Рено-Сандеро»)	74
3. В. Харченко (Краснодар, «Ситроен-Саксо»)	70

Зачет 2000Н

1. А. Луньянюк (Москва, «Опель-Астра»)	80
2. И. Даутов (Ижевск, «Ситроен-С2»)	70
3. М. Алюлин (Егорьевск, «Форд-Фиеста»)	68

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ-КРОССУ, итоги

Дивизион 1А

1. В. Дудин (Тольятти, «Лада-Калина»)	79
2. Д. Брагин (Тольятти, «Лада-Калина»)	78
3. Э. Куприянов (Казань, «Рено-Клио»)	77

Дивизион 1

1. С. Квашнин (Москва, «Рено-Клио 4×4»)	106
2. Б. Котелло (Тольятти, «Лада-Калина 4×4»)	95
3. В. Дудин (Тольятти, «Лада-Калина»)	84

«Ока-Юниор»

1. Е. Санин (Ульяновск)	360
2. А. Иллерицкий (Москва)	261
3. В. Староверов (Сызрань)	210

ДВЕ МЕЧТЫ

Способен ли автомобиль в 280 «лошадок» проехать «Смоленское кольцо», не сильно уступив 700-сильному суперкару, до последнего сомневался **Вадим Никишев**. **Константин Якубов** в подробностях заснял неравный бой.



Клиенты московского салона «Лотос», не увидев автомобиль на привычном месте в шоу-руме, интересовались: «А где «Эвора»? Неужели купили?».

Продажи в России британских спорткаров идут неважно: привезенная в 2009 году «Эвора» пока так и осталась единственным автомобилем, изредка выезжающим на тесты. А ведь автомобиль прелюбопытный! С одной стороны, он построен по заветам Колина Чэпмена, который основал свою компанию почти 60 лет назад. В основе пространственная алюминиевая рама, накрытая панелями из стеклопластика, подвески на двойных поперечных рычагах, мотор перед задней осью... Правда, даже использование легких материалов не помогло удержаться в младшей весовой категории, где заявлены другие «лотосы»: «Эвора» весит 1350 кг, как цельнометаллический «Порше-Кайман»!

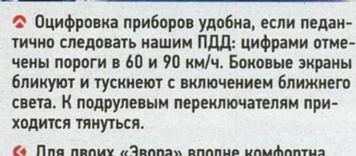
ДЛЯ БЛАГА ЧЕЛОВЕКА

Зато стала первым британским спорткаром с человеческим лицом. Вы представляете сумасшедшего, который ездил бы на «Элизе» каждый день? А «Эвора» не просто позволяет – на то рассчитана! В интерьере на смену гоночному аскетизму пришел здоровый минимализм: никаких саморезов или элементов силовой структуры. На панели приборов, обивке дверей, сиденьях – кожа, на центральной консоли – алюминий. Увы, без огрехов не обошлось: натуральный материал местами идет складками, рамка монитора мультимедийного центра подается под пальцами.

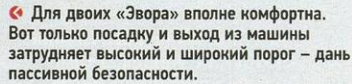
Но сам факт того, что есть мультимедиа, уже из ряда вон. На экран системы «Альпайн» можно вывести и навигацию, и изображение с камеры заднего вида, и записную книжку обычного телефона или «Айфона». В сиденьях «Рекаро» гарантированно поместится человек ростом 180 см, и за ним даже

Под передним пластиковым оперением нет даже багажника – в лоно алюминиевых сплетений поместили радиаторы охлаждения.





Оцифровка приборов удобна, если педантично следовать нашим ПДД: цифрами отмечены пороги в 60 и 90 км/ч. Боковые экраны бликуют и тускнеют с включением ближнего света. К подрулевым переключателям приходится тянуться.



Для двоих «Эвора» вполне комфортна. Вот только посадку и выход из машины затрудняет высокий и широкий порог – дань пассивной безопасности.



Как прикрепить антенну спутникового измерительного комплекса на пластиковую крышу? Только скотчем!



«Айфон» при подключении к мультимедийной системе пытается занести «Эвору» в разряд аксессуаров. Нормальный такой гаджет!

останется запасец, – правда, рассчитывать, что на задних «половинных» местах найдется место хотя бы для ребенка, наивно. Рулевая колонка регулируется по двум направлениям, в металлической ступице баранки утоплены кнопки круиз-контроля. Жизнь в «Лотосе» становится столь же прекрасной, сколь и удивительной.

И все же их не покупают, даже несмотря на относительно разумную цену: заказать новую «Эвору» выйдет не дороже, чем приобрести «Порше-Кайман S». А образец из шоу-рума отдадут дешевле обычного «Каймана»,

примерно за 2,5 миллиона рублей. Но кто у нас знает, что за диковинный зверь «Лотос»! Потому состоятельные покупатели и обходят его стороной. А зря! Ведь «Эвора» красива и эффектна – недаром в руководство фирмы пришли люди из «Феррари». На спорткар заглядываются все, от мала до велика. И при этом сидящего за рулем «Лотоса» не окатывают волны классовой ненависти – он вызывает у окружающих чувство дружелюбного любопытства. Воистину автомобиль с человеческим лицом. А уж как едет!

За задним диванчиком негромко порыкивает тойотовская «шестерка» объемом 3,5 л, – точно такая же стоит на седане «Кэмри» и вседорожнике «Хайлендер». Характер тяги ярко выраженный атмосферный – без провалов и подхватов, с линейным нарастанием мощности.

Передаточные отношения шестиступенчатого агрегата «Гетраг» удивили: очень длинная трансмиссия. В городе не страшно: все-таки удельная мощность не позволит чувствовать себя лузером, тормозящим поток. За его пределами такой ряд тоже во благо: на 110 км/ч стрелка тахометра лежит на полуторатысячной отметке. Так и тише, и экономичнее: средний расход на шоссе составил всего 8,5 л!

Но как эти особенности проявятся на автодроме? Ведь «Эвора» покинула шоу-рум не просто так: ей в соперники достался «Форд-Мустанг GT», который в столичном ателье «Пресня Моторспорт» форсировали до 700 л.с.

ВСТРЕЧА ЧЕРЕЗ ПОЛВЕКА

Сам по себе «Мустанг» – пришелец из другой вселенной, из мира хайвеев и дрэг-рейсинга. В 1961 году гениальному автомобильному менеджеру Ли Якокке было видение: небольшая четырехместная машина длиной около 4,5 м и весом не более тонны. С появлением живого автомобиля его популярность сразу же зашкалила за все мыслимые пределы, – из недорогого пони-кара он превратился в легенду американского автопрома. Нынешнее поколение уже пятое по счету и успело пережить рестайлинг. А тестовый автомобиль ко всему прочему – и глубокое техническое вмешательство.

Изначально под его капотом прописалась пятилитровая «восьмерка», известная фанатам под именем «Койот». Мотор весьма современный: с алюминиевым блоком, четырьмя клапанами на цилиндр и красной зоной в районе 7000 оборотов. После серьезного вмешательства его отдача повысилась с 412 до 699 л.с. При доводке

Внушает, правда? А под пластиковой крышкой самый обычный атмосферный мотор, знакомый по «тойотам». Зато абсолютно не капризный – запросто переваривает 95-й, не перегревается даже на гоночном треке, в отличие от высокофорсированного двигателя «Мустанга».

На «Лотосе» превосходные тормоза – и по настройкам привода, и по эффективности замедления; 350-миллиметровые диски с 4-поршневыми суппортами «АР-Рейсинг» – вещь!

Задние места курам на смех. Лучше отказаться от этой опции и использовать пространство за передними «ковшами» как дополнительную кладовку: штатный багажник за моторным отсеком вмещает всего 160 л.



Откровенно говоря, через поребрики – это перебор. Но, ошибившись на входе в поворот, лучше не делать резких движений рулем, иначе рискуешь «потерять» машину. А кованые колеса выдержат и не такое издевательство.





«Мустанг» нынешнего поколения монументален. Это не тот пони-кар, что приснился Ли Якокке 50 лет назад, – но стилистическое сходство налицо.



Садиться в «американца» после «британца» одно удовольствие: высокая посадка, хорошо ощущаемые габариты. Но сиденье в виражах не держит, руль кажется слишком легким, а педали – аморфными.

В отличие от «Лотоса», здесь можно жить полноценной жизнью: сзади разместятся двое взрослых, а багажник примет их поклажу.



Ретроприборы «Мустанга» нарочито упрощенные, но гораздо более стильные, чем бесхитростные шкалы «Эворы». При достижении критических оборотов тахометр вспыхивает красным – с такой мощью это происходит ой как часто.

поменяли впускной и выпускной коллекторы, маслонасос, форсунки, свечи, повысили производительность топливного насоса, а главное – установили компрессор «Вортек-V3». Для передачи возросшего момента установили двухдисковое сцепление, алюминиевый карданный вал и новые полуоси.

Особое внимание уделили подвеске и тормозам: для улучшения управляемости поставили пружины и амортизаторы KW Var. 3 с регулировкой просвета и демпфирования, настраиваемый задний стабилизатор и передний «пруток» BMR, нижние рычаги и опоры стоек той же марки. Передние составные тормозные диски «Стоптек» диаметром 380 мм цепко хватают шестипоршневые суппорты, сзади трудятся диски «Пауэрслот» с оригинальными колодками. Кованые колеса обуты в резину «Тойо-Проксес» размером 255/35R20 спереди и 295/30R20 сзади. Серьезный аппарат!

ДИАЛОГ НА ВЫСШЕМ УРОВНЕ

На автодроме поведение представителей двух миров автомобильной культуры разительно различается. Памятуя о коварстве «Лотоса», которое два года назад подвело журналиста из другого издания, приложившего «Эвору» об отбойник горного серпантина, первые круги еду осторожно, нащупывая предел. Среднемоторный спорткар фантастически послушен: он не упирается на входе в поворот, позволяя целиться точно в апекс. В ходовых дугах не пытается уйти наружу, вселяя уверенность в собственных силах.

Но как обманчиво это ощущение! На третьем круге я понял, как ошибся коллега. При скорости под сотню «Эвора», до того писавшая поворот, как по рельсам, поплыла задней осью. «Надо же, как мягко она это делает», – успел подумать я и аккуратно прикрыл газ в ожидании, что «Лотос» стабилизируется, как принято у нормальных заднеприводников. Не тут-то было: автомобиль продолжил скользить, разворачиваясь против хода! Вывод один: не верь этой легкости. Едва почувствовал начало заноса, мгновенно парируй его рулем. Секундная задержка на размышления – и вращение не остановить, останется уповать на тормоза и удачу.

А тормоза фантастические! Цепкие, абсолютно прозрачные, позволяющие по-гоночному дозировать замедление одним лишь усилием. И такие же коварные: кажется, что предел замедления никогда не будет пройден, но после очередного позднего торможения едва успеваешь заправить «Лотос» в поворот.

Градус эмоций
10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0

ВРЕМЯ КРУГА
1.55,3

Главное призвание «Мустанга» – привлекать внимание. Сочным рыком настроенного выпуска, сумасшедшей разгонной динамикой... или дымом из-под колес.

СИЛА ЕСТЬ!

Пересев в «Мустанг», понимаешь, что над машиной долго и целенаправленно трудились, улучшая ее ходовые качества. Тормозные свойства тоже заслуживают уважения, но после «британца» управлять замедлением намного сложнее. Дело не в том, что «Форд» почти на 300 кг тяжелее, – педаль поначалу словно проваливается, а на жестком торможении начинает скакать задний мост, разгруженный задок нещадно «крестит». После прямика нужно погасить немалую инерцию, удержав автомобиль на траектории, и аккуратно занести скорость в поворот. Ошибся – пятилитровый V8 под капотом потянет тебя наружу. Рассчитал точно – аккуратно прокатывай вираж, не давая задним колесам сорваться в букс.

Стандартному «Мустангу GT» подходят тормоза «Брембо», но здесь владелец предпочел шерстипоршневые «Стоптек-Трофи Спорт» с дисками диаметром 380 мм.



Но даже на выходе, когда колеса стоят прямо и запас сил под капотом так и подмывает «открыться», нужно сдерживать себя. Пережал – и тахометр тут же вспыхивает красным что на второй передаче, что на третьей. Ты даже не видишь взмах стрелки: р-р-рявк, и мотор бьется в отсечке! Зачем, ну зачем здесь такой странный передаточный ряд? Столь бешеный запас по тяге все время просит поставить трансмиссию подлиннее. Вот «Лотос» с его растянутой коробкой словно создан для «Смоленского кольца»! Перед поворотом «За рулем» за глаза хватает четвертой ступени, на отрезке за ним достаточно третьей, на еще более коротком прямике за ним шифт-лайт вспыхивает перед самым торможением... Ни одного лишнего переключения!

И все же, кто окажется быстрее?



Олег ПЕТРИКОВ, мастер спорта, генеральный директор автодрома «Смоленское кольцо»

В «Эворе» все превосходно: достаточно мощный двигатель, четкая коробка, отменные тормоза. Она создана для трека: поворачивает прекрасно, вмешательство системы стабилизации очень позднее. Машина собранная, нет раскачки, при торможении аккуратно переносит вес на переднюю ось. Думаю, и в повседневной жизни на ней приятно выехать на тихую загородную дорожку и там сполна насладиться «Лотосом». Если покупать только для трек-дней, выйдет дороговато. Но ничто не мешает ездить на нем по дорогам общего пользования, так что цена оправданна.

Еще раз помяну тормоза: по-гоночному жесткая педаль, мощное замедление. Главное – не увлекаться. И управляемость: нет уводов ни передней оси, ни задней. Если ее понять, на треке можно показывать выдающиеся результаты. Не без коварства зверь, но привыкнуть к нему проще, чем к «Мустангу».

«Форд» подводят большая масса и худшая развесовка вкупе с избыточной мощностью. При торможении слишком много веса приходит на передние колеса, при этом блокируются задние. И очень аккуратно надо работать газом. Но эмоций за рулем через край! Важно не переусердствовать. Для такой махины и тормоза, и динамика очень достойные, но зависимая задняя подвеска сильно мешает машине на кольце. Зато звук чумовой! Этот автомобиль больше подходит городу, а не гоночному треку.

СЕКУНДЫ НЕ ГЛАВНОЕ

Узнав о том, что «Эвора» поехала тягаться с тюнинговым «Мустангом», клиенты салона «Лотос» лишь махали рукой: знакомые с английской маркой, они не сомневались в ее превосходстве. А я не знал, на кого поставить. До тех пор, пока мы не оказались на трассе с Олегом Петриковым – он на «американце», я на «британце». Мандражируя от сознания собственного непрофессионализма, я помчал как мог – и, оценив дистанцию, на которой сзади завис «Мустанг», решил, что мастер спорта дал мне фору: мол, неровен час, увлечется Вадим и вылетит. Каково же было изумление, когда Олег на полном серьезе признался, что достать меня мог только на прямых – с каждой связкой поворотов «Форд» все больше отставал...

А уж под управлением Петрикова лучшие круги на «Мустанге» и «Эворе» разделила пропасть: «Мустанг» разгоняется быстрее и развивает более высокую скорость, но гасить ее приходится раньше. А в шиканах, которые на «Лотосе» пролетаешь ходом, сливает уже «Форд». Повороты и стали решающим фактором. «Мустангу» трасса покорилась за 1 минуту 55,3 секунды, «Лотос» преодолел дистанцию за 1 минуту 49,2 секунды; 280 «лошадок» проскакали трассу на 6 секунд быстрее «табуна» о 700 «головах»!

Конечно, эти автомобили созданы для разной езды, хотя покупают их по схожим причинам. Одному в детстве подарили масштабную модельку «Лотоса», другой увидел в журнале черно-белую фотографию «Мустанга». И воплотить мечту не помешает никакой разрыв по времени на трассе – пусть и шестисекундный. **ЗР**

СМОЛЕНСКАЯ ЖАРА

В этом году мы протестировали полтора десятка заряженных автомобилей, способных подарить достаточно удовольствия от управления на гоночных трассах. Но часть заездов пришлась на зимнее время, другие провели на автодроме «МегаФон Тушино Ринг», в то время как базовой площадкой служит «Смоленское кольцо». Прошлогодние результаты на круге, когда на трассе уложили гоночное покрытие, сопоставимы с нынешними. Поэтому в таблицу мы свели результаты смоленских тестов за 2010 и 2011 (выделены жирным шрифтом) годы.

Автомобиль	Градус эмоций	Время круга
Nissan GT-R	**9**	**1.41,8**
Porsche 911 Turbo S	9	1.45,5
Audi R8 5.2 FSI	9	1.45,5
Mercedes-Benz SLS AMG	8	1.47,1
Porsche 911 Turbo	9	1.47,6 (по мокрому)
Lotus Evora	**9**	**1.49,2**
Mercedes-Benz C63 AMG	7	1.54,8 (по мокрому)
Ford Mustang GT, тюнинг	**6**	**1.55,4**
BMW 1 Series M Coupe	**9**	**1.55,8** (по мокрому)
Renault Clio RS	7	1.57,4
Lexus IS-F	8	1.58,2 (по мокрому)
BMW 135i Coupe	**8**	**1.58,2** (по мокрому)
Jaguar XKR	**8**	**1.58,7** (по мокрому)
Renault Sandero 1.6 16v, тюнинг	**4**	**2.06,07**
Ford Fiesta Sport Limited Edition	**5**	**2.09,8** (по мокрому)
Renault Sandero 1.6 16v	**1**	**2.12,02**

Хищным силуэтом «Эвора» напоминает итальянские суперкары – неслучайно в руководстве «Лотоса» работают люди из «Феррари»!



Несмотря на доработанное шасси с компонентами именитых производителей, которое доводили в «Пресне Моторспорт», «Мустангу» тяжело даются извилистые дорожки.



ЭКОНОМНАЯ МОЩЬ

Любому водителю понятно, что большой вэн в комплектации «Спорт» создан не для трек-дней на гоночных трассах. А для чего? Ответ искал **Вадим Крючков**. Фото автора.

Независимо от модели версия «Спорт» у фордовцев означает самую богатую комплектацию. S-MAX не исключение. Перечислять все компоненты комфорта и безопасности нет смысла. Здесь предусмотрено все – от прекрасных профилированных сидений до датчиков слепых зон в наружных зеркалах.

Гораздо интереснее другая начинка: двигатель мощностью 240 л.с., заниженная подвеска, большие колеса с низкопрофильными покрышками. Они-то зачем большому семейному автомобилю? Потолкаться в пробках, сгонять в аэропорт, отвезти детей в школу может не только этот, но и любой другой представитель модельного ряда S-MAX. Гоняться на заряженном минивэне с молодежными горячими хэтчбеками – несолидно. Да и бесполезно, откровенно говоря.

А теперь представьте себе дальнюю дорогу на автомобиле, загруженном от души. Вот она, стихия S-MAX. Тот самый случай, когда мощность лишней не бывает, а хорошая управляемость вселяет уверенность. С полным салоном и багажником «Спорт» остается ходкой и легкой в управлении машиной. На подъемах не скисает, при обгонах не вызывает тревоги на тему «успею-не успею», в ходе маневров почти не требует оглядки на полную загрузку. Такой «вагон» для путешествий всей семьей хорош не только на зарубежных автобанах, но и у нас. С единственным ограничением: если не хотите пережить пугающий танец минивэна на наших волнообразных шоссе, о режиме «комфорт» в настройках регулируемой подвески стоит забыть раз и навсегда. Лучше ограничить выбор кнопками «нормально» и «спорт».

А как же съезжать с асфальта? Низкопрофильные колеса и уменьшенный дорожный просвет область применения минивэна почти не ограничивают. Главное – не требовать от него чересчур многого. Взгляните на заставочное фото: в кадре нет и намека на хоть какую-нибудь дорогу. S-MAX, конечно, не вездеход, но там, где пройдет обычный легковой автомобиль, проползет и наш «спортсмен». В столь востребованной у нас дисциплине «проходимость» асфальтовая, по сути, машина неожиданно оказалась твердым хорошистом.

Где же подвох – может, расход топлива велик? При двухлитровом бензиновом двигателе с турбонаддувом и автоматической коробке передач хороший аппетит не стал бы сюрпризом. Что же, вот показатели в режиме «трасса»: от 9 до 10,2 л на сотню, в зависимости от загрузки, дороги и скорости движения. В среднем 9,6 л/100 км. Маршрут включал в себя ходовой участок Новорижского шоссе, Минку от Вязьмы до Москвы, где особо не разгонишься, и пустынную перемычку между трассами. Для сравнения: точно такой же маршрут серийный «Рено-Сандеро» преодолел с расходом 9,2 л/100 км. Но у него 102 л.с., а у «Форда» 240 сил да еще изрядная нагрузка! Еще один сюрприз на ту же тему – круиз-контроль. Современная автоматика очень точно дозирует

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Ford S-MAX Sport

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4801×2154×1660
Колесная база, мм	2850
Колея спереди/сзади, мм	1588/1605
Снаряженная/полная масса, кг	1676/2405
Объем багажника, л	285/2000
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,9
Максимальная скорость, км/ч	235
Топливо/запас топлива, л	А95/70
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	11,5/6,5/8,3

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,0 л, 176 кВт/240 л.с. при 6000 об/мин, 340 Н·м при 1750–4500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; А6.

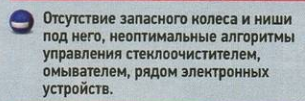
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/многорычажная; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 235/45R18.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Sport.

ЦЕНА: от 1 289 000 руб.



Вместительный, универсальный. Хорошие ходовые качества, управляемость, топливная экономичность.



Отсутствие запасного колеса и ниши под него, неоптимальные алгоритмы управления стеклоочистителем, омывателем, рядом электронных устройств.

подачу топлива. Настолько, что переиграть ее ногой довольно сложно. Хотите сэкономить – включите электронный помощник и не мучайте себя.

Конечно, машина неидеальна и недостатки у нее имеются, но лидером европейских продаж в сегменте больших минивэнов просто так не становятся. В случае с S-MAX достоинства перевешивают недостатки. И модификация «Спорт» – очередное тому подтверждение. **ЗР**



Тема спорта в интерьере – это прежде всего максимальная комплектация: кожа, алькантара, навигатор, аудиосистема премиум-класса.

Второй ряд сидений – полноценные три места. Еще один ряд, для шестого и седьмого пассажиров, в нашем случае сложен для увеличения емкости багажника.

КОНЕЦ ЦИФРОВЫХ ДОРОГ



Мы съехали с асфальта в десять утра. Спустя пару миль сотовая связь пропала, мелкий гравий запестрел камнями с кулак, затем с голову, а потом начался автомобильный ад. «Nice and slow», – гид приказывает мне и «Рэнглеру» ползти. Повинуемся. Как бы я ни деликатничал, «Джип» сотрясается от ударов рамы о камни. Очередная глыба по курсу. Главное – точно наехать на нее одной стороной, не соскользнуть и не напороться днищем... Если бы не ребята в желтых майках, помогающие преодолевать самые тяжелые участки тропы, я уже давно выпрыгнул бы из-за руля и убежал куда глаза глядят. Потому что проехать по этой «дороге» невозможно – паника охватывала меня не раз и не два. Да что там, даже выйти из машины ради красивого кадра удавалось не везде – того и гляди ноги переломаешь. А уж коли вышел, оглядись: на теплых камнях любят греться гадюки.

Сунуться на трассу смеют лишь лифтованные экземпляры с огромными ходами подвесок и большим клиренсом, на здоровенных шинах.

Пройти Рубикон – заветная мечта каждого фаната вседорожной техники. Эта тропа, расположенная в горах Сьерра-Невада, что в Калифорнии, входит в число знаменитейших и сложнейших в мире. Один из немногих серийных автомобилей, способных преодолеть ее, – «Джип-Рэнглер». **Михаил Гзовский** убедился в этом на собственном опыте. Фото автора.

Естественно, далеко не уедешь без правильной трансмиссии. На «Джип» ставят двухступенчатую раздатку Rock-Trac NV241 с передаточным отношением понижающей ступени 4,0. Передний и задний дифференциалы Tru-Lok блокируемые, с электроприводом, срабатывающим весьма быстро – неоценимое качество в условиях, когда требуется оперативно поиграть моментом.

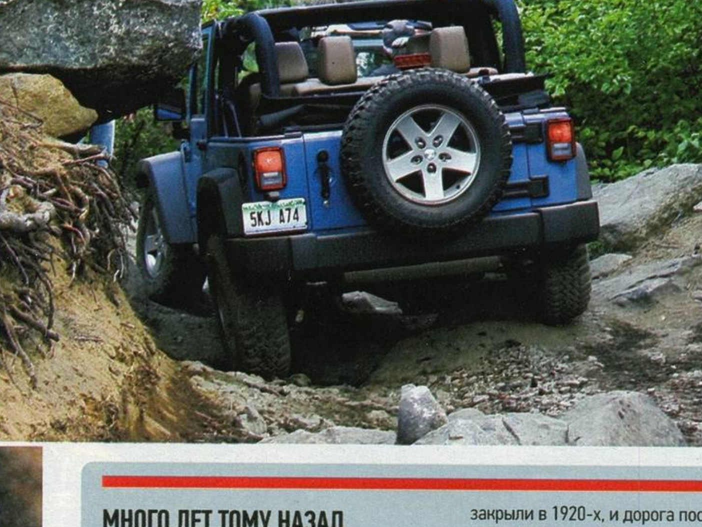
Трасса Рубикон проходит к западу от озера Тахо; ее длина всего-то 22 мили, однако перепад высот здесь от 646 до 2134 м. На то, чтобы добраться до лагеря и пройти две трети тропы, нам потребовалось восемь с лишним часов.

Почти все это время колонну конвоировал вертолет. Его пилот мастерски совершил посадку на небольшую площадку среди сосен и скал в пойме Рубикона. Речка, как и ее итальянская однофамилица, небольшая и тихая.



«Цифровых дорог на этой территории нет». Конечно, имеется в виду, что этой местности нет в красочных картах навигатора. Удивительно, но на знаменитой трассе не работает и сотовая связь.

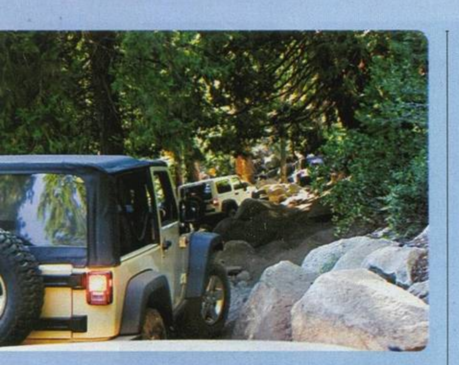
Среди исполинских валунов, под сенью гигантских секвой чувствуешь себя ничтожным лилипутом. Но «Джипу» всё нипочем! Обратите внимание на артикуляцию подвесок.



На «Джипе-Рэнглер Рубикон» есть всё: углы въезда и съезда в 35 и 28° соответственно, отключаемый стабилизатор поперечной устойчивости, допускающий огромные углы скрещивания осей. «Рэнглер» отлично подходит для «каменной войны» и благодаря расставленным по углам колесам, «втянутым» выпускной системе и бензобаку, коротким свесам.

МНОГО ЛЕТ ТОМУ НАЗАД

...тропа Рубикон соединяла долину Сакраменто и озеро Тахо, по ней ходили аборигены еще до открытия Америки. В 1840-е годы маршрут стали использовать европейские иммигранты. К 1890-му тропу превратили во вполне пригодную для передвижения дорогу, по которой туристы пробирались на конных повозках к отелю и курорту с минеральными источниками. Первый автомобиль проехал по Рубикону в 1908 году; за рулем восседала женщина, о чем написали местные газеты. Отель закрыли в 1920-х, и дорога постепенно пришла в упадок, чтобы возродиться в новом качестве. Начиная с 1950-х годов Рубикон утюжат фанаты полноприводных авто. Официально «Джип» прописался здесь в 1953-м, когда 155 друзей на машинах этой марки впервые проехали по Рубикону, положив начало популярным ныне слетам Jeep Jamboree. Каждый год тропа меняется под воздействием эрозии и в большей степени – колес. Тем не менее многие места прекрасно узнаваемы на фото начала XX века благодаря массивным и неизменным каменным формациям.



Как это ни парадоксально звучит, такую «дорогу» нетрудно... испортить. Гиды призывают держаться посередине тропы, не пробивать новые колеи, которые могут вызвать осыпание грунта и камнепады.

У «Рэнглера» в модификации «Рубикон» отключаемый передний стабилизатор поперечной устойчивости, 248 мм дорожного просвета и классические внедорожные 32-дюймовые шины «BF-Гудрич».



Американская река обязана своим именем итальянским иммигрантам, которым здешние места чем-то напомнили историческую родину. Рубикон, протекающий по Апеннинскому полуострову, знаменит еще более. В 49 году до н. э. к нему подошло войско Юлия Цезаря – тогда еще не императора, а лишь проконсула. Река служила границей между Италией и римской провинцией Цизальпийская

ГОРЕЦ

Поводом для увлекательного путешествия в Калифорнию стало обновление «Джипа-Рэнглер». Главные новости под капотом – прежний 3,8-литровый V6 отправлен в отставку и заменен мотором объемом 3,6 л. Pentastar более чем на 40 кг легче предшественника с чугунным блоком цилиндров, развивает мощность 209 кВт/284 л.с. (+ 43%) и крутящий момент 347 Н·м (+ 10%), при этом экономичнее. Кроме того, на машины отныне устанавливают 5-ступенчатый автомат вместо 4-скоростного. И двигатель, и трансмиссия перекочевали на «Рэнглер» с «Гранд Чероки». В машине радикально изменили интерьер, а в списке оборудования появились климат-контроль, обогреваемые сиденья и наружные зеркала заднего вида, а также многофункциональное рулевое колесо и разъем USB.

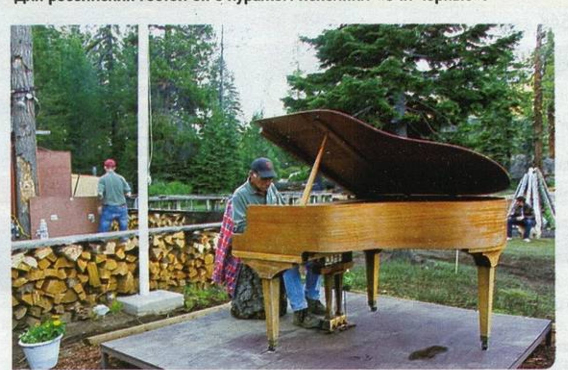
Пейзажи в Эльдорадо (штат Калифорния) фантастические по масштабности и красоте. Горы Сьерра-Невада протянулись на 400 миль с севера на юг, их высота от 1,5 до 4,5 км.



Рино, самый большой из маленьких городов Америки, возник во времена золотой лихорадки в Калифорнии в 1848–1855 годах. Она не закончилась и по сей день – 220-тысячный город живет многочисленными казино и уступает в этом лишь Лас-Вегасу.

Ваш покорный слуга готовится к ночлегу. Во время ужина нас предупредили: ни крошки еды с собой в палатку, иначе ждите незваных гостей. Смелее всех, по уверению местных жителей, медведи.





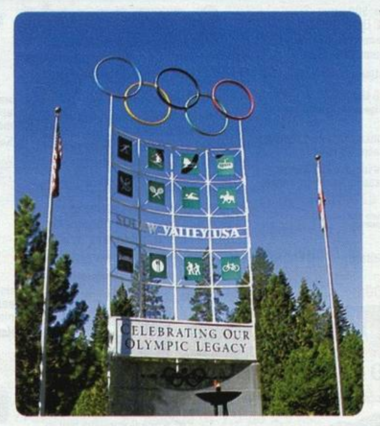
Умение устроить праздник из любого мероприятия – замечательная черта американцев. Здешний виртуоз выжимал из облезлого рояля такие звуки, которым позавидовал бы выпускник консерватории. Для российских гостей он с куражом исполнил «Очи черные».



Завтрак, обед и ужин по-американски – в пересчете на наши 500 рублей на круг. Огромные порции – причина переедания и, как следствие, избыточного веса нации. Но, черт побери, стейки они делают фантастически вкусные!

Галлия. Цезарь колебался, стоит ли форсировать Рубикон, опасаясь поражения своего 2,5-тысячного войска. Но в итоге решился и одержал победу, развязав гражданскую войну и став после ее окончания императором. Отсюда и пошло выражение «перейти Рубикон» – принять рискованное, бесповоротное решение.

В общем-то, спустившись к лагерю, мы тоже рисковали. Ведь, чтобы выбраться отсюда, придется проделать тот же путь, но уже в гору, а это едва ли проще. Но это завтра, а пока, обессиленный, я буквально вывалился из-за руля. Часы показывали шесть вечера. Солнце моментально закатилось за горные хребты, температура упала с дневных 25 до 5 °С. Экспедиция из полусотни человек грелась у «пионерского» костра, такого же огромного, как и всё вокруг, наслаждаясь чистейшим воздухом и потрясающим звездным небом.



В Скво-Вэлли прекрасная инфраструктура для активного отдыха – в 1960 году здесь прошли VII зимние Олимпийские игры. Кстати, рекордное количество золота на них взял Советский Союз.

Наутро лагерь разбудил горн, вертолет подхватил огромный куль с мусором от пикника (за выброшенный из окна окурок здесь штрафуют минимум на 1000 долларов), и колонна двинулась в обратный путь. За руль сел коллега, о чем я немедленно пожалел. Водителю-то удобно держаться за баранку, а пассажира подбрасывает на каждой кочке и мотает из стороны в сторону! К счастью, до финиша доехали все экипажи. Но в какое состояние пришли автомобили! Все помяли бамперы, кто-то сорвал пластик с крыльев, другие подрали двери. «Но вы сделали это – прошли Рубикон!» – улыбаются маршалы.

Наконец, выбрались на асфальт. «Джип» не ехал – он плыл по неестественно гладкому «цифровому» шоссе. И тогда слова «цифровых дорог нет», которые вывел навигатор, пока мы были на Рубиконе, обрели для меня новый и уж точно незабываемый смысл. ЗР



Фото с камеры наблюдения нашего отеля: глубокой ночью в гости зашел медведь и стащил ведро сладостей с кухни. Говорят, животные не опасны. Если что, просто отодвинут вас и пойдут за пропитанием.



Еще одно фото из отеля: за ночь в здешних местах порой выпадает до полутора метров снега. Двести тридцать один день в году минимальная температура колеблется вокруг нулевой отметки. Семь дней в году она не поднимается выше –17 °С.

КОГДА НЕ КАТИТ КОЛЕСО

Даже и не называйте вездеходами те вседорожники, которые можно увидеть на дорогах общего пользования. Сегодня речь о настоящих «проходимцах», которым не нужны не только дороги, но даже направления. И когда колесо уже не катит, появляются экзотические конструкции, которые разыскал **Алексей Воробьев-Обухов**.







Вездеход на базе «Роллс-Ройса» (куплен в голодный 1922 год!) возил предсовнаркома.

Среди броневиков затесался сугубо гражданский «Ситроен» двадцатых годов.

Один из полугусеничных транспортеров вермахта Sd.Kfz.8 застыл на вечном приколе в музее.

НАСЛЕДНИКИ КЕГРЕССА

Француз Адольф Кегресс придумал автомобиль на полугусеничном ходу в начале прошлого века. Трудно сказать, чего в нем больше – танка или авто, но хотя бы руль и передние колеса присутствуют. Интересно, что в металле свою идею Кегресс впервые воплотил не на родине, а в России, где до революции чудаковатые изобретатели легко могли найти понимание и сочувствие в самых высоких сферах. Например, переоборудованные Кегрессом «Мерседес» и «Руссо-Балт» возили не кого-нибудь, а императора Николая II. Малое удельное давление на грунт позволяло не увязать в грязи и преодолевать снежную целину – для этого к передним колесам пристегивались лыжи. Вездеходные лимузины получились тихоходными и не слишком маневренными, они сжигали огромное количество бензина на сотню преодоленных километров.

Заметим, что на некоторых полугусеничных вездеходах радиус поворота можно уменьшить, подтормаживая одну из гусениц. Стихия подобных авто – распутица, пески и снежная целина. Так их и использовали (причем довольно широко) в годы Второй мировой войны. В послевоенное время многие из сохранившихся полугусеничных машин были проданы гражданским пользователям и переоборудованы для мирных нужд – например, для строительства трубопроводов. Еще одно применение такие машины нашли в сельском хозяйстве, поскольку могли





В бывшей Югославии полугусеничные вездеходы «Аардварк» (Aardvark) использовали для разминирования.

Американскому ветерану повезло: он участвовал в праздновании Дня Победы в Джерси в 2011 году!

Комбайн «Клейсон-М122» (Clayson M122) трудился на рисовых полях Японии в 1968 году.

работать, скажем, на залитых водой рисовых полях.

Пожалуй, сегодня только на сельхозмашинах и можно увидеть движитель Кегресса в действии. Да еще во время слетов ветеранов войны. Как ни удивительно, полугусеничные машины Второй мировой все еще на ходу!

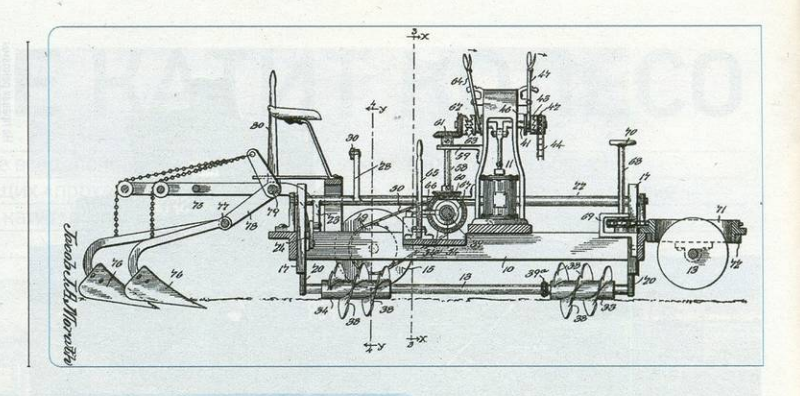
ПО ПРИНЦИПУ МЯСОРУБКИ

Еще один экзотический движитель напоминает шнек мясорубки. Машины так и называются – шнекоходы. Идея настолько проста, что пришла в голову Якобу Морату еще в 1868 году. Главные правила: шнеков должно быть четное количество (минимум два), а вращаться они должны в разные стороны, иначе машина пойдет не вперед, а вбок. Огромное преимущество такого движителя – плавучесть. Полый цилиндр с приваренной спиралью не тонет в воде, а значит, преград для шнекохода нет. Вот только не повезет дороге: шнекоход воздействует на поверхность, по которой движется, подобно мясорубке.

Чтобы повернуть, руль не крутят – тормозят фрикционы, как на танке, изменяя скорости вращения правого и левого шнеков. Правда, развернуться на месте шнекоход не может. Но ему это и не нужно: выбрал направление по компасу – и только вперед!

Шнекоходы куда экзотичнее полугусеничных автомобилей, случаи их практического применения можно

по пальцам перечесть. Немцы испытывали такой вездеход весной 1944 года, но к зимней кампании сорок пятого не успели, а дальше все потеряло смысл. Больше повезло «Крайслеру» во время вьетнамской войны: был успешно испытан «Марш Скру Эмфибиен» (Marsh Screw Amphibian – болотный шнекоход-амфибия), концерн успел даже построить в 1969 году для флота США серию довольно крупных машин RUC (Riverine Utility Craft). Два алюминиевых шнека диаметром 990 мм позволяли развить 15,7 узлов на воде и 46 км/ч на суше.

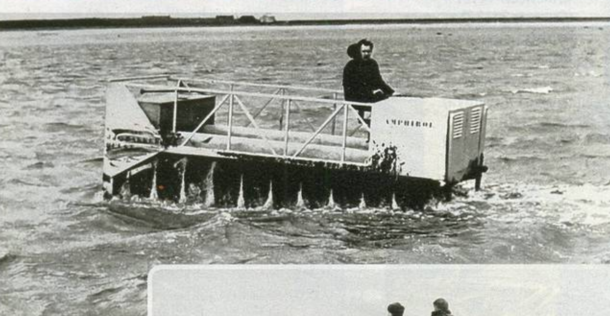


Вот таким представлял себе шнекоходный плуг изобретатель Якоб Морат.



То ли в Австралии грязи больше всего, то ли оригиналов, но шнекоход «Мадмастер» (MudMaster – знаток грязи) и сегодня выпускают именно там, в Квинсленде. Это, пожалуй, единственная серийная машина такого типа.

Наш шнекоход ЗИЛ-29061 еще служит Роскосмосу, но, видимо, это один из последних могикан.





Голландский «Амфирол», созданный Йозефом Жаном де Беккером, прекрасно чувствовал себя в воде и на суше, но не на дорогах.

В СССР такими вездеходами активно занимались ученые Горьковского политехнического института, а с 1980 по 1991 год было выпущено 20 поисково-спасательных комплексов «Синяя птица», в состав которых входил небольшой шнекороторный снегоболотоход ЗИЛ-29061 конструкции ОКБ В.А. Грачева. К месту применения его доставляли на многоосном вездеходе. Сам же шнекоход мог развивать до 65 км/ч на суше, 45 км/ч на снегу, 20 км/ч в болоте и до 16 км/ч на воде. Для этого двухтонной машине было достаточно двух 70-сильных двигателей ВАЗ. И до сих пор это, пожалуй, рекордные показатели. Во всяком случае, построенному в 60-е годы прошлого века голландскому шнекоходу-амфибии «Амфирол» (Amphirol) удавались лишь 12 км/ч на суше и 10 км/ч на воде. ЗР

ОЧЕРТЯ ГОЛОВУ

Еще пяток лет тому назад мы не подозревали, что машины side by side, взяв лучшее от багги, четырехколесников, автомобилей 4×4, станут настолько популярными. **Вячеслава Кициса** очаровала новая модель уходящего года «Поларис-Рейнджер RZR XP 900». Фото автора и «Поларис».

А он действительно хорош до невозможности, даже такой грязный, каким мне его отдали. Посмотрите, как крепко сбит. Даже самый дремучий «чайник» не посмеет оспорить, что он создан для драйва. Об этом прямо-таки кричат из темной глубины его летящих крыльев длиннющие газовые амортизаторы Fox, рюкзачного типа: передние Dual A-Arm с ходом 343 мм и задние Anti-Sway Bar с ходом 356 мм. Абсолютно новый пластик, большой радиатор, который даже не пытаются скрыть широко распахнутые воздухозаборники, принципиально новая ходовая – и, конечно, сумасшедший мотор.

Впрысковый 900-кубовый двигатель с двухвальной «головой», четырьмя клапанами на цилиндр и шатунами, развернутыми на 180 градусов, выкручивает на 5 тысячах аж 88 лошадиных сил. Сухой картер: без поддона двигатель компактен по высоте, можно расположить его максимально низко. Для тяжелого бездорожья то, что нужно. 27 литров бензина плещутся еще ниже, в пластиковом бензобаке, крышка его заливной горловины торчит из пассажирской (!) подножки.

В кокпите посередине приборки детская тарелочка спидометра, отмеряющего по желанию мили или километры. В его нижней части – бюджетное окошечко дисплея, на котором я, надев очки, разглядел едва заметные символы передач: вперед, назад, понижающая, задняя и «нейтраль». Крошечная кнопка автоматического подключения полного привода. Всё! Вы мечтали увидеть большее в салоне, который моют «Керхером» пару раз в день? Сиденья удобные, со встроенными подголовниками, а вот ремни обычные, ну прямо как в «Жигулях». Думаю, «Поларис» не разорился бы, оборудовав совсем не дешевый четырехколесник пятиточечными ремнями в базе.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Polaris Ranger RZR XP 900

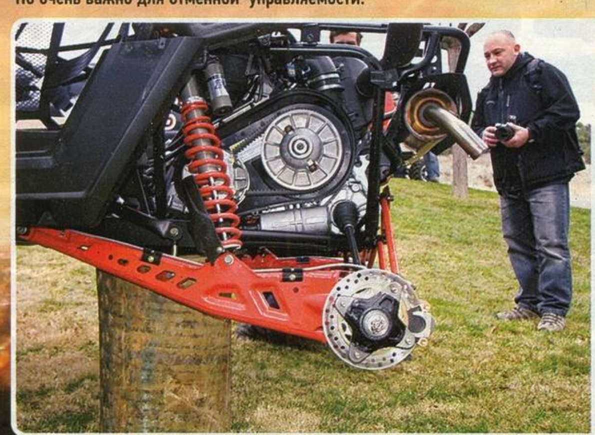
Размеры: длина×ширина×высота, мм	2753×1854×1626
Дорожный просвет, мм	330
Запас топлива, л	27,4

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 2-цилиндровый, 4-тактный, с жидкостным охлаждением, 8 клапанов, 900 см³, 65 кВт/88 л.с. при 5000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная с отключаемым передним мостом; автомат.

ЦЕНА БАЗОВОЙ ВЕРСИИ: 891 000 руб.

Бывают детали, созданные не только правильно, но и красиво. Так выглядят на «рейзере» две красные длиннющие продольные тяги. Одним концом они крепятся в середине машины подшипниками, похожими на шаровые опоры. С другой стороны к ним приварены мощные кованые стальные лапы, куда сходятся полуоси и тяги задней подвески; к ним же крепят ступицы колес и дисковые тормоза. Задние колеса при наезде на любое препятствие все время находятся в одной плоскости, и колея остается неизменной. Что очень важно для отменной управляемости.





ПЫЛЬ В ГЛАЗА

Внимательно слежу за нашим маршалом. Вот он потянулся застегивать шлем, а я уже загоняю рычаг коробки в «драйв» и подкручиваю мотор. Старт проворонить нельзя, я-то знаю, что глотать пыль из-под колес одного четырехколесника все же лучше, чем от семи. Пока все блуждали по своим коробкам в поисках нужной передачи, я уже повис на хвосте маршальского «рейзера» (кстати, это прозвище – от аббревиатуры RZR в индексе машины). Пылища – не то что видеть, дышать трудно. Мое почтение конструкторам за постоянно горящие задние габаритки, они светятся даже при выключенных фарах. Я боялся одного – потерять из виду эти две спасительные лампадки, готовые, казалось, вот-вот потухнуть в этой пыли. Прозеваешь поворот на незнакомой дороге, которую, наверное, сам нечистый завивал на бигуди, никто тебя искать не будет.

Вылетаем на равнину: мой маршал, чувствуя, что я прилип к его заднему бамперу, наддал еще. Стена пыли стала осязаема, ее уже можно было потрогать. У «рейзера RZR XP 900» светодиодные фары. Инженер пел им дифирамбы: мол, впервые в мире на ATV, светят здорово, а энергии потребляют, как одна 30-ватная лампочка... Они и вправду светят здорово, но не сквозь стену же. Последнее, что я успел увидеть, – стрелка заползала за 100, когда я бросился догонять маршала практически вслепую.

Мне сегодня точно везло. Дунул боковой ветер, пыль чуть поредела – вижу, что валю прямо на фотографа, притаившегося за тоненькой удочкой с маленьким флажком на конце. Руль круто вправо и сразу обратно... Понесло левым боком, потом правым. Ну «рейзер», ну красавец. Даже колес от земли не оторвал, мне показалось, он ждал нечто подобное. Все остались целы, включая фотохудожника.

КАМЕННАЯ ПОСТУПЬ

Впереди узкий серпантин горной дороги. Будь этот четырехколесник моим, я бы на эту дорогу – да ни за какие деньги! И машину жалко, и себя.

Я старался не думать о том, что творится снизу машины. А там стоял жуткий гул, как в Ниагарском водопаде, прерываемый диким грохотом камней. Их выворачивали передние колеса, и они бились о толстую пластиковую защиту. Как он вообще стоял на такой дороге? Даже намека на какой-то держак не было и в помине. Конечно, спасал огроменный клиренс в 330 мм, но главное – чудная работа задней подвески. Передние колеса вытворяли пляску святого Витта. Они то проскальзывали, то взлетали в воздух, их сносило на камнях в крутом повороте, но неизменным оставалось одно: положение задних колес в одной плоскости хода. Они железной рукой держали за хвост «рейзер» на дороге, позволяя делать всё... ну, почти всё, попутно зачищая мои мелкие ошибки.

Никому, кроме Всевышнего, не дано знать, что будет завтра. Может, изобретут ATV, который вообще колесами земли касаться не будет. Но сегодня – если уж до изжоги осторожные американцы рискнули провести тест своей техники на дъявольской дороге, это может означать только одно: ныне «рейзер» лучший среди side by side. ЗР

СПОРТАВАНТЮРЫ

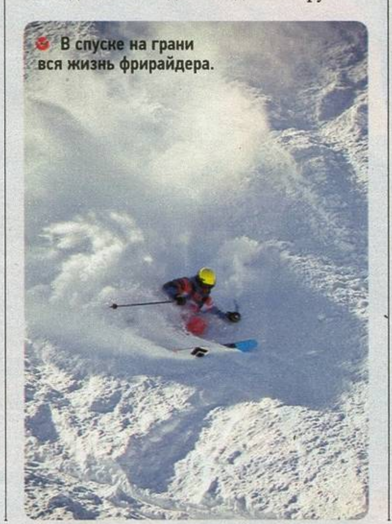
Какой из зимних видов спорта самый вседорожный? Конечно, горные лыжи! Особенно в варианте фрирайд. А кто самый вседорожный из современных автопроизводителей? «Ниссан», имеющий в своем распоряжении аж восемь «проходимцев». Соприкосновением лыжных и колесных жанров заинтересовался Сергей Баландюк.

Наверное, не случайно при таком разнообразии кроссоверов в гамме «Ниссан» поддерживает именно горнолыжное первенство Nissan Freeride World Tour. Кстати, один из его этапов принимает Красная Поляна – наряду с такими горнолыжными Мекками, как французский Шамони, швейцарские Вербье и Сант-Мориц, американский Кирквуд.

Райдеры – молодые ребята и девчонки со всего мира. Из семи вседорожных моделей марки несложно подобрать вариант и для них. Это народ непритязательный, перемещается исключительно на мягкой доске для «пудры» или вездеходных горных лыжах. Основные требования к автомобилю – проходимость, большой салон и багажник. «Ниссан-Пасфайндер» вполне подойдет. Этот «следопыт» не так премиально раскормлен, как нынешний «Патруль», однако обладает достаточными вседорожными качествами и с легкостью возьмет на борт пятерых седоков и их поклажу. А поджарые райдеры и вовсе могут разместиться всемером.

Жаль, внушительный с виду багажник длинномеров не любит. Обычные лыжи с трудом влезают, а про специальные целинные и говорить не приходится.

Дороги на Красной Поляне, особенно близ курортного горнолыжного комплекса «Роза Хутор», где проходит этап мирового первенства, пока далеки от идеала. Здесь впору



В спуске на грани вся жизнь фрирайдера.

пришлась комфортная энергоемкая подвеска, а повыше в горах сберечь фрикционы нового семиступенчатого автомата помогает демультипликатор. Попав в талую колею, чувствуешь, как в действие вступают электронные блокировки, хотя и с ними не удается полностью реализовать могучий потенциал нового 3-литрового дизеля. Тяга в полтысячи ньютонов, доступная уже в нижнем регистре оборотов, – приятная роскошь, сопоставимая с ценой авто (почти 2 млн. рублей), однако заставляет осторожничать с газом на скользких участках. Есть более скромный вариант – 2,5-литровый 190-сильный (ЗР, 2010, № 8), но он не блещет столь богатыми возможностями. А для настоящего фрирайда нужен запас, ведь никогда не знаешь, где и в какой момент он пригодится.

По итогам прошлого сезона Егор Сорокин, единственный российский участник этого первенства, находится в последней трети рейтинга. Очень рассчитываем на его успех в этом году. Так и «Ниссан»: не хватает звезд с небес, тем не менее уверенно прокладывает свою тропу на рынке вседорожников и отлично подготовлен к неожиданностям свободного катания. ЗР



Москва начала 1970-х... «Жигули» становятся привычными, но самая престижная марка – по-прежнему «Волга». Разумеется, новая – этот эпитет приклеился к «двадцатьчетверке» прочно и надолго. Остряки полушутя-полусерьезно величают ее также советским «Мерседесом». Еще бы! Кто на них, на «мерседесах», ездил-то?

ШВАБСКИЙ ЩЕГОЛЬ

Широкое кресло нынче назовут бесформенным, руль излишне легким и малоинформативным, коробку передач задумчивой. Ну, чем еще не угодил? Разгон слабенький?

Это купе – не про это. Не про так называемую спортивность, которой теперь козыряют даже семейные хэтчбеки и неповоротливые вседорожники. Оно не для «гонщика», который, угнездившись в жестком, как рыцарские латы, сиденье, стирает шины об асфальт разной степени шершавости.

Этот «Мерседес» уже выиграл свою главную гонку (кстати, в свое время существовал даже заводской раллийный вариант) – гонку со временем. К тому же

ЗОЛОТО ШТУТГАРТА

Ему без малого 40 лет, но разве повернется язык назвать его старым? А ведь сменилось уже несколько поколений машин. Да и люди, в юности видевшие этот «Мерседес» молодым, ныне совсем не молоды. **Сергей Канунников** погрузился в семидесятые. Фото **Георгия Садкова**.



3,5-литровый мотор и нынче не назовешь слабым: разгоняет он автомобиль уверенно и даже напористо. Кстати, паспортная максимальная скорость – ни много ни мало 212 км/ч. А каков звук! Жаль, словами не отобразить.

Тормоза по алгоритму управления вполне современны. Вот коробка действительно работает не быстро. А куда на таком купе спешить? Сидя в этом кресле, достойном гостиной в аристократическом родовом доме, покачивая легким рулем, глядя на мир поверх сияющего на солнце золотистого капота, проникаешься спокойствием и даже некой мягкостью к окружающему миру. Кажется, у всех остальных тоже все хорошее. Вот для чего существовали и существуют такие автомобили!

ВЫСТАВКА ДОСТИЖЕНИЙ

Весной 1973-го к павильону в столичных Сокольниках стояли длинные очереди. Ведь «Даймлер-Бенц», одна из самых (если не самая) уважаемых в СССР компаний, привез в Москву невиданно обширную для нашей страны экспозицию, сравнимую, с точки зрения автомобилиста, разве что с американской выставкой 1959-го.



Впрысковый двигатель V8 объемом 3,5 л при 5800 об/мин развивает 195 л.с. и 286 Н·м при 4000 об/мин.

База длиннее, чем у родстера. Благодаря этому добились неплохого комфорта для задних пассажиров.

Немцы выставили копии первых повозок Бенца и Даймлера. Ну и конечно, современные модели, в том числе грузовики и автобусы. А посреди всего этого великолепия стоял почти такого же цвета 350 SLC. Глядя на этот автомобиль, даже знатоки уже не цокали языками – молчали.

Привезя свои достижения в страну, где не то что «мерседесы» – автомобили из соцстран не продавали, штутгартская фирма, разумеется, знала, что делает. Ведь и при социализме находились индивидуумы, которым машины со звездой оказывались по карману и по чину. На московских улицах встречались иномарки с обычными, черными номерами, которые выдавали гражданам СССР, а не только с белыми, коими отличали авто иностранцев. По Москве пошел слух, что купе 350 SLC привезли для генерального секретаря, который должен посетить выставку и тогда-то получить подарок. Но «дорогой Леонид Ильич» то ли захворал, то ли просто не собрался. И машина после выставки осталась, говорят, в посольстве ФРГ.

А еще через несколько лет такое купе, причем очень похожего, модного в те годы цвета, появилось у Владимира Высоцкого. Артист купил машину у некоего иранского миллионера, подолгу жившего в СССР. Высоцкий, у которого был и мерседовский седан W116, редко ездил на двухдверке, но знали о ней многие. Москва того времени – город небольшой...



В салоне ничего лишнего, но есть все, что нужно настоящему породистому Автомобилю. А это вовсе не емкости с электронно-мультимедийными прибамбасами.

НЕМЕЦКОЙ ВЫДЕРЖКИ

В 1971-м дебютировал родстер «Мерседес-Бенц» с заводским обозначением R107, сменивший модель, известную поклонникам как «пагода» – назвали ее так за характерную линию крыши. На 107-й, как и на предыдущую машину, можно было установить жесткий колпак-крышу. Но у модели 1971 года появилась новая модификация – полноценное купе с увеличенной на целых 360 мм базой и вполне просторным для двухдверного автомобиля задним сиденьем.

Модель впитала все достижения автомобильной мысли тех лет: мощные и надежные моторы, автоматическая коробка передач в качестве опции (без нее на американский рынок, где двухдверные «мерседесы» очень



ценили, соваться было бесполезно) и, разумеется, усилитель руля, дисковые тормоза у всех колес, полностью независимые подвески.

Машина, конечно же, была недешевой; в 1973-м владельцем модели 350 SLC мог стать уважаемый господин, выложивший 31 400 марок. Для сравнения: «Фольксваген-Жук» в стандартной комплектации в те годы стоил чуть больше 5000 марок. Правда, ближайший конкурент «Мерседеса» трехлитровый БМВ-3.0CS обходился немногим дешевле машины из Штутгарта: 30 300 марок.

Сегодня в сравнимых ценах этот «Мерседес» (БМВ, конечно, тоже), словно выдержанный коньяк, куда дороже. А кроме того, на нем можно и сегодня ездить не изнуряя себя нелегким трудом, необходимым для управления многими старыми машинами, а получая удовольствие. Этим золотистое купе из Штутгарта тоже похоже на коньяк самой долгой выдержки. ЗР



КЛАССОВЫЙ ДРУГ

«Мерседес-Бенц 350 SLC» (заводское обозначение C107), унифицированный с родстером SL (R107), дебютировал в 1971 году. Автомобили оснащали 3,5-литровым мотором V8 мощностью 195 л.с., с 1976 года – 200, а с 1978-го – 205 сил, четырех- или пятиступенчатой механической коробкой передач либо трехступенчатым (с 1980-го – четырехступенчатым) автоматом. С 1972-го выпускали также версию 450 SLC (4,5 л, 225 л.с.), с 1974-го – 280 SLC с 2,8-литровой 185-сильной «шестеркой», а с 1980-го модификации 380 SLC (3,8 л, 218 л.с.) и 500 SLC (5 л, 240 л.с.). Всего до 1981 года собрали 62 888 экземпляров, из них 13 925 – модели 350 SLC.

Редакция благодарит Мариса Межапуте за предоставленный автомобиль.

За рулем

№12 2011 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 966-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Антон Чуйкин
EDITOR-IN-CHIEF Anton Chuykin
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин, Дмитрий Федоров
ШЕФ ПО ТЕКСТУ Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ Марк Тилевич, Норберт Хоббхан
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Денис Арутюнян, Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский, Сергей Клочков, Александр Крапивин, Кирилл Милешкин, Сергей Мишин, Юрий Тимкин, Максим Гомянин, Максим Сачков (зав. отд.)
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.), Алексей Воробьев-Обухов
АВТОРЫНОК
Евгений Борисенков (зав. отд.), Максим Приходько, Игорь Теременко
ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Андрей Сидоров (зав. отд.), Геннадий Емелькин, Игорь Козлов, Эдуард Коноп
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев, Вадим Никишев
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Сергей Баландюк
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник), Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова, Ольга Джишкариани; Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов, Евгений Ветохин
ИНТЕРНЕТ-ПРОЕКТЫ
Олег Степаненков, Владимир Соловьев
iPAD-ВЕРСИЯ digital@zr.ru
Дмитрий Пильников (руководитель проекта), Павел Леонов, Екатерина Ивкова, Милиана Коломиец, Сергей Патмар, Анастасия Приходько
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов, Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин, тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207×270 мм
Отпечатано в типографии Eurogravure S.p.A. (Италия)
Выходит один раз в месяц


ТИРАЖ 427 000 экз. Сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин
Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 607-27-33, факс 737-43-07, info@zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany
Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 рублей, розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания у Роспечати на полгода 70321, на год 72390, МАП – на полгода 99122.

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:

К ЗВЕЗДАМ

Бестселлером среди люкс-вседорожников обещает стать «Рейндж-Ровер Эвок». Как он проявит себя на фоне маститых конкурентов? На успех рассчитывает и «Рено», представляя «Дастер» – кроссовер московского производства. Последний успел засветиться в крэш-тестах EuroNCAP, – читайте обзор испытаний на пассивную безопасность.



СМЕРТЕЛЬНЫЙ НОМЕР

Редакционная «Лада-Приора» едва не вылетела на встречу из-за отказа электроусилителя руля. Частный случай или массовое явление? Расскажем о неудачных технических решениях, обнаруженных нами на самых популярных моделях.





ГОРИ ЯСНО

Раскрываем устройство и принцип работы ксеноновых фар в новой рубрике «Семинар ЗР». Выясняем, не опасны ли в машине кофеварка или кипятильник.



РАСКОЛДОВАННЫЙ КРУГ

Отдел спорта ЗР сравнил новые кольцевые трассы России. У простых смертных свои заботы: как не лишиться прав за выезд на встречную полосу? Как подзаработать? Скажем, купить убитый автомобиль и, вложившись в него по минимуму, перепродать.

Сводный указатель материалов ЗР за 2011 год размещен на сайте zr.ru в разделе «Архив», «За рулем».